



19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

11 Número de publicación: **2 294 579**

51 Int. Cl.:
B62J 9/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Número de solicitud europea: **05001131 .1**

86 Fecha de presentación : **20.01.2005**

87 Número de publicación de la solicitud: **1557348**

87 Fecha de publicación de la solicitud: **27.07.2005**

54

Título: **Estructura de disposición de operador de desbloqueo en un vehículo.**

30

Prioridad: **20.01.2004 JP 2004-12504**
20.01.2004 JP 2004-12503

45

Fecha de publicación de la mención BOPI:
01.04.2008

45

Fecha de la publicación del folleto de la patente:
01.04.2008

73

Titular/es: **HONDA MOTOR Co., Ltd.**
1-1, Minamiaoyama 2-chome
Minato-ku, Tokyo, JP

72

Inventor/es: **Kamemizu, Fuminori;**
Yano, Kengo;
Yamaguchi, Nobuo;
Mori, Kazuhiko;
Matsui, Noriyuki y
Hatayama, Atsushi

74

Agente: **Ungría López, Javier**

ES 2 294 579 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Estructura de disposición de operador de desbloqueo en un vehículo.

5 Antecedentes de la invención**Campo de la invención**

10 La presente invención se refiere a un vehículo incluyendo una pluralidad de porciones de contención que incluyen una porción de contención delantera dispuesta en una cubierta interior que cubre por el lado trasero un tubo delantero con un bastidor de carrocería de vehículo en su extremo delantero e incluyendo una parte de una cubierta de carrocería de vehículo que puede ser bloqueada en una posición completamente cerrada. Se refiere más en concreto a una estructura de disposición para una pluralidad de operadores de desbloqueo para liberar respectivamente las posiciones de bloqueo de la pluralidad de porciones de contención.

15 La presente invención también se refiere a una estructura de contención para un vehículo, incluyendo una cubierta interior para cubrir por el lado trasero un tubo delantero de un bastidor de carrocería de vehículo en su extremo delantero y que constituye una parte de una cubierta de carrocería de vehículo, y una caja de contención montada en la cubierta interior en una posición abrible y cerrable.

20 Descripción de los antecedentes de la invención

Una motocicleta tipo scooter donde una cubierta interior incluye una parte de una cubierta de carrocería de vehículo para cubrir un tubo delantero por el lado trasero que está provista de una porción de contención se conoce, por ejemplo, por la Publicación de Patente japonesa número 2003-285692.

25 Además de la porción de contención dispuesta en dicha cubierta interior, una motocicleta incluye generalmente otra(s) porción(es) de contención tales como, por ejemplo, una porción de contención dispuesta en el lado inferior del asiento del conductor, y, en las motocicletas convencionales, porciones de operación para liberar las posiciones de bloqueo de la pluralidad de porciones de contención que están dispuestas individualmente respectivamente cerca de las porciones de contención relevantes. Sin embargo, hay algunos casos donde se desea liberar las posiciones de bloqueo de la pluralidad de porciones de contención. En tales casos, dado que las porciones operativas para liberar las posiciones de bloqueo están separadas una de otra en la motocicleta convencional, la operación de desbloqueo, la liberación del bloqueo, es compleja de llevar a la práctica.

35 En la Publicación de Patente japonesa número 2001-260968 se describe una estructura donde una caja de contención, cuyo extremo trasero a lo largo de la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo se puede abrir, está montada en una cubierta interior que constituye una parte de una cubierta de carrocería de vehículo para cubrir un tubo delantero por el lado trasero y en la que un elemento de cubierta es capaz de cerrar una porción de agujero de extremo trasero de la caja de contención y está montado en la cubierta interior de manera que pueda girar entre una posición de cierre completo y una posición de abertura completa.

Resumen y objetos de la invención

45 La presente invención se ha realizado en consideración de las circunstancias anteriores. Un objeto de la invención es proporcionar una estructura de disposición de operador de desbloqueo en un vehículo con la que se facilita una operación de liberación de las posiciones de bloqueo de una pluralidad de porciones de contención.

50 Con el fin de lograr el objeto anterior, la presente invención describe un vehículo con una estructura de disposición de operador de desbloqueo, incluyendo la estructura de disposición de operador de desbloqueo porciones de contención que incluyen una porción de contención delantera dispuesta en una cubierta interior que cubre por el lado trasero un tubo delantero de un bastidor de carrocería de vehículo en su extremo delantero y que constituye una parte de una cubierta de carrocería de vehículo y que se puede bloquear en una posición completamente cerrada donde los operadores de desbloqueo para liberar las posiciones de bloqueo de las porciones de contención están dispuestos en la cubierta interior en un lado lateral de la porción de contención delantera.

55 Los operadores de desbloqueo corresponden a los botones de operación de desbloqueo 248a, 249a en una realización de la presente invención que se describirá más tarde.

60 Además, la presente invención proporciona los operadores de desbloqueo que están dispuestos en posiciones desplazadas al lado izquierdo o derecho de la línea central de la carrocería de vehículo.

La presente invención incluye una pluralidad de los operadores de desbloqueo formados de manera que sean horizontalmente alargados, que están dispuestos en una configuración alineada verticalmente.

65 Además, la presente invención proporciona el operador de desbloqueo para liberar la posición de bloqueo de la porción de contención delantera, un mecanismo de bloqueo de caja de la porción de contención delantera, y un accionador eléctrico para ejercer una fuerza de desbloqueo en el mecanismo de bloqueo de caja que están dispuestos sustancialmente a la misma altura.

ES 2 294 579 T3

La presente invención incluye una pluralidad de los operadores de desbloqueo que están dispuestos en una configuración alineada verticalmente.

5 Según la presente invención, dado que la pluralidad de operadores de desbloqueo para liberar respectivamente las posiciones de bloqueo de la pluralidad de porciones de contención incluida la porción de contención delantera están dispuestos concéntricamente en un lado lateral de la porción de contención delantera, se facilita la operación para liberar las posiciones de bloqueo de la pluralidad de porciones de contención.

10 Según la presente invención, la operación de desbloqueo, la liberación del bloqueo, por el motorista situado en el asiento del conductor se facilita más.

Según la presente invención, la pluralidad de operadores de desbloqueo se pueden disponer en una forma compacta de modo que el espacio en la dirección vertical ocupado por los operadores de desbloqueo no sea grande.

15 Según la presente invención, el cableado entre el operador de desbloqueo para liberar la posición de bloqueo de la porción de contención delantera así como el sistema de transmisión de potencia entre el accionador eléctrico y el mecanismo de bloqueo de caja puede ser configurado en una forma compacta.

20 Según la presente invención, la pluralidad de operadores de desbloqueo pueden estar dispuestos de modo que el espacio en la dirección horizontal ocupado por las operaciones de desbloqueo se estreche.

Además, dicha estructura según la técnica relacionada tiene un problema de que el elemento de cubierta puede estar situado solamente en una de la posición completamente cerrada y la posición completamente abierta. Por lo tanto, la caja de contención no se puede usar en correspondencia con varias condiciones de uso.

25 La presente invención se ha realizado en consideración de las circunstancias anteriores. Un objeto de la presente invención es proporcionar una estructura de contención para un vehículo que hace posible usar una caja de contención en correspondencia con varias condiciones de uso.

30 Para lograr el objeto anterior, la presente invención consiste en una estructura de contención para un vehículo, incluyendo una cubierta interior para cubrir por el lado trasero un tubo delantero de un bastidor de carrocería de vehículo en su extremo delantero y que constituye una parte de una cubierta de carrocería de vehículo. Una caja de contención está montada en la cubierta interior en una posición abrible y cerrable. Un mecanismo de sujeción para sujetar temporalmente la caja de contención en una posición intermedia entre una posición completamente cerrada y una posición completamente abierta de la caja de contención cuando la caja de contención se abre de la posición completamente cerrada, está dispuesto entre la caja de contención y la cubierta interior de modo que su posición de sujeción pueda ser liberada.

35 La presente invención proporciona un mecanismo de sujeción que es capaz de sujetar temporalmente la caja de contención en una posición aproximadamente central entre la posición completamente cerrada y la posición completamente abierta.

40 La presente invención proporciona una caja de contención que está montada en la cubierta interior de manera que sea deslizante en la dirección delantera-trasera del vehículo entre la posición completamente cerrada donde la caja de contención se contiene en la cubierta interior y la posición completamente abierta donde la caja de contención sobresale de la cubierta interior. El elemento de operación de liberación de sujeción para liberar la posición de sujeción del mecanismo de sujeción, está dispuesto en una superficie inferior de la caja de contención en una posición cerca de la línea central del lado de la carrocería de vehículo y el lado trasero de la carrocería de vehículo.

45 La presente invención incluye un mecanismo de bloqueo de caja para bloquear la caja de contención en la posición completamente cerrada según el deslizamiento de la caja de contención hacia el lado de cierre a la posición completamente cerrada y para liberar la posición de bloqueo según la acción de una fuerza de desbloqueo entre un bastidor de soporte fijado a la cubierta interior y la caja de contención, y se ha previsto unos medios de muelle para empujar elásticamente la caja de contención en la posición completamente cerrada hacia el lado abierto.

50 Según la presente invención, es posible sujetar momentáneamente la caja de contención en una posición intermedia entre la posición completamente cerrada y la posición completamente abierta. Por lo tanto, las cajas de contención pueden ser usadas en correspondencia con varias condiciones de uso.

55 Según la presente invención, se puede introducir y sacar artículos de tamaño apropiado de la caja de contención sujetando al mismo tiempo la caja de contención en el estado de abertura en grado apropiado.

60 Según la presente invención, el elemento de operación de liberación de sujeción se puede disponer en una posición donde pueda ser fácilmente operado al tiempo de liberar la posición donde la caja de contención es sujeta temporalmente por el mecanismo de sujeción.

65 Además, según la presente invención, cuando se ejerce una fuerza de desbloqueo para poner el mecanismo de bloqueo de caja en una operación de desbloqueo, la caja de contención desliza de la posición completamente cerrada

hacia el lado abierto por la fuerza de empuje elástica de los medios de muelle, de modo que una parte de la caja de contención sobresale de la cubierta interior. Por lo tanto, el motorista puede confirmar visualmente fácilmente que el mecanismo de bloqueo de caja ha sido puesto en la posición de desbloqueo. Además, la caja de contención se puede sacar con una pequeña fuerza operativa.

El ulterior alcance de aplicabilidad de la presente invención será evidente por la descripción detallada dada a continuación. Sin embargo, se deberá entender que la descripción detallada y los ejemplos específicos, aunque indican realizaciones preferidas de la invención, se ofrecen a modo de ilustración solamente, dado que varios cambios y modificaciones dentro del alcance de la invención serán evidentes a los expertos en la técnica por esta descripción detallada.

Breve descripción de los dibujos

La presente invención se entenderá más plenamente por la descripción detallada siguiente y los dibujos acompañantes que se ofrecen a modo de ilustración solamente, y por ello no limitan la presente invención, y donde:

La figura 1 es una vista lateral izquierda de una motocicleta tipo scooter.

La figura 2 es una vista en perspectiva de un bastidor de carrocería de vehículo en la posición donde un depósito de carburante y un radiador están montados.

La figura 3 es una vista lateral izquierda de una porción intermedia en la dirección delantera-trasera de la motocicleta tipo scooter en la posición donde el asiento del conductor y una cubierta de carrocería de vehículo están quitados.

La figura 4 es una vista a lo largo de la flecha 4 de la figura 3 en la posición donde un compartimiento portaobjetos está quitado.

La figura 5 es una vista lateral en sección ampliada verticalmente de una porción trasera de la motocicleta tipo scooter.

La figura 6 es una vista en sección vertical del entorno de una porción trasera del compartimiento portaobjetos.

La figura 7 es una vista ampliada de una parte esencial de la figura 5 en la posición donde un asiento delantero está abierto.

La figura 8 es una vista a lo largo de la flecha 8 de la figura 7.

La figura 9 es una vista ampliada a lo largo de la flecha 9 de la figura 1.

La figura 10 es una vista general en sección a lo largo de la línea 10-10 de la figura 9.

La figura 11 es una vista en sección a lo largo de la línea 11-11 de la figura 9.

La figura 12 es una vista en sección a lo largo de la línea 12-12 de la figura 11.

La figura 13 es una vista lateral a lo largo de la flecha 13 de la figura 10 de una caja de contención en una posición completamente cerrada.

La figura 14 es una vista a lo largo de la flecha 14 de la figura 13.

La figura 15 es una vista de un mecanismo de bloqueo de caja en la posición donde la caja de contención está en la posición de bloqueo completamente cerrada, según se ve en la misma dirección que la figura 14.

La figura 16 es una vista correspondiente a la figura 15 del mecanismo de bloqueo de caja en una posición desbloqueada.

La figura 17 es una vista lateral correspondiente a la figura 13 en la posición donde la caja de contención se mantiene temporalmente en una porción aproximadamente central entre la posición completamente cerrada y una posición completamente abierta por un mecanismo de sujeción.

La figura 18 es una vista lateral en sección vertical para representar la configuración del mecanismo de sujeción.

La figura 19 es una vista en sección a lo largo de la línea 19-19 de la figura 9.

La figura 20 es una vista en sección a lo largo de la línea 20-20 de la figura 9.

La figura 21 es un diagrama que representa la configuración de un sistema de entrada inteligente.

ES 2 294 579 T3

La figura 22 es una vista en sección a lo largo de la línea 22-22 de la figura 9. Y

La figura 23 es una vista ampliada de una parte esencial de la figura 22.

5 Descripción detallada de las realizaciones preferidas

Ahora se describirá un modo de llevar a cabo la presente invención en base a una realización de la presente invención representada en los dibujos acompañantes.

10 Como se ilustra en la figura 1, un bastidor de carrocería de vehículo F de un vehículo de motor tipo scooter incluye, en su extremo delantero, una horquilla delantera 25 para soportar rotativamente una rueda delantera WF, y un tubo delantero 27 para soportar de forma dirijible un manillar de dirección 26 conectado a la horquilla delantera 25. Una unidad de motor basculante UE para soportar una rueda trasera WR en su extremo trasero se soporta de forma verticalmente basculante en una porción intermedia en la dirección delantera-trasera del bastidor de carrocería de vehículo F. En el lado delantero con relación a la unidad de motor basculante UE, un depósito de carburante 28 es una parte componente funcional formada de manera que sea verticalmente alargado en vista lateral, con un radiador 29 dispuesto en el lado trasero con relación al depósito de carburante 28 y montado en el bastidor de carrocería de vehículo F. Además, un asiento del conductor 31, configurado en forma de tándem que tiene un asiento delantero 32 y un asiento trasero 33, está dispuesto en una porción trasera del bastidor de carrocería de vehículo F. Además, una cubierta de carrocería de vehículo hecha de resina sintética 34 para cubrir el bastidor de carrocería de vehículo F, una porción delantera de la unidad de motor basculante UE, el depósito de carburante 28 y el radiador 29 está montada en el bastidor de carrocería de vehículo F.

Con referencia a las figuras 2 y 3, el bastidor de carrocería de vehículo F incluye el tubo delantero 27; un par izquierdo-derecho de bastidores superiores descendentes 37 ... conectados al tubo delantero 27 y que se extienden hacia atrás y hacia abajo con un par izquierdo-derecho de bastidores inferiores descendentes 38, 38 cuyas porciones horizontales 38b ... están conectadas integralmente a los extremos traseros de porciones inclinadas 38a ... conectadas al tubo delantero 27 en el lado inferior con relación a los bastidores superiores descendentes 37 y se extienden hacia atrás y hacia abajo y cuyos extremos traseros están soldados a porciones de extremo trasero de los bastidores superiores descendentes 37 Un par izquierdo-derecho de carriles de asiento 39, 39 se extienden hacia atrás y hacia arriba de porciones intermedias de ambos bastidores superiores descendentes 37 ... con un par izquierdo-derecho de bastidores traseros 40, 40 para conexión entre porciones traseras de los bastidores superiores descendentes 37 ... y porciones traseras de los carriles de asiento 39 ...; y un par izquierdo-derecho de bastidores de soporte 41, 41 dispuestos en los lados exteriores de los bastidores inferiores descendentes 38 ... y los bastidores traseros 40 ... y que se extienden en la dirección delantera-trasera.

Ambos bastidores de soporte 41 ... soportan, por el lado inferior, reposapiés 159 ... situados en la cubierta de carrocería de vehículo 34 en posiciones izquierda y derecha, los extremos delanteros de ambos bastidores de soporte 41 ... están conectados a porciones inferiores de las porciones inclinadas 38a ... de los bastidores inferiores descendentes 38 ..., y los extremos traseros de ambos bastidores de soporte 41 ... están conectados a porciones intermedias de los bastidores traseros 40

Con referencia también a las figuras 4 y 5, la unidad de motor basculante UE está compuesta por un motor del tipo refrigerado por agua E que tiene un eje de cilindro sustancialmente horizontal, y una transmisión del tipo de correa de variación continua M para transmitir la salida del motor E a la rueda trasera WR a través de un cambio de velocidad no étápico (sin escalón) por una correa de transmisión y poleas. La transmisión de variación continua M está configurada así de modo que varíe de forma escalonada la relación de cambio de velocidad moviendo una polea móvil en el lado del cigüeñal según la operación de un motor eléctrico de cambio de velocidad 42.

Una caja de transmisión 43 de la transmisión de variación continua M está dispuesta en conexión con el lado izquierdo de un cárter 44 del motor E con el fin de abombar el motor E en el lado izquierdo, y se extiende al lado izquierdo de la rueda trasera WR. Además, una porción de extremo delantero de un brazo basculante (no representado) está conectada al lado derecho del cárter 44, y la rueda trasera WR se soporta rotativamente entre una porción de extremo trasero de la caja de transmisión 43 y una porción de extremo trasero del brazo basculante.

Ménsulas 49, 49 están dispuestas entre porciones intermedias de los carriles de asiento 39 ... y los bastidores traseros 40 ... en el bastidor de carrocería de vehículo F, y un par de porciones sobresalientes de soporte 44a, 44a están dispuestas en la superficie superior del cárter 44 del motor E. Una articulación 50 incluye una porción de tubo de articulación 50a que se extiende en la dirección de la anchura de la carrocería del vehículo, y porciones de tubo de soporte cilíndrico hueco 50b, 50b dispuestas coaxial e integralmente en ambos extremos de la porción de tubo de articulación 50a, estando conectadas ambas porciones sobresalientes de soporte 44a, 44a y la porción de tubo de articulación 50a por un eje de conexión 51. Además, las porciones de tubo de soporte 50b, 50b en ambos extremos de la articulación 50 se soportan rotativamente en la ménsula 49, 49 a través de ejes de soporte 52, 52 paralelos al eje de conexión 51. En otros términos, la unidad de motor basculante UE se soporta en el bastidor de carrocería de vehículo F de manera que pueda bascular alrededor del eje de ambos ejes de soporte 52, 52.

Mientras tanto, una varilla de tensión 53 está dispuesta entre el motor E y el bastidor de carrocería de vehículo F, y porciones de conexión en forma de aro 53a, 53b están dispuestas en ambos extremos de la varilla de tensión 53.

ES 2 294 579 T3

La porción de conexión 53a en un extremo de la varilla de tensión 53 está conectada rotativamente a una porción de montaje 54 dispuesta en el carril de asiento 39 y el bastidor trasero 40 en el lado derecho, del bastidor de carrocería de vehículo F, y la porción de conexión 53b en el otro extremo de la varilla de tensión 53 está conectada rotativamente al extremo derecho del eje de conexión 51 que conecta el cárter 44 a la articulación 50.

La porción de montaje 54 incluye un tubo de soporte 55 que se extiende hacia atrás y hacia abajo de una porción delantera del carril de asiento 39 en el lado derecho con una ménsula 56 que tiene aproximadamente forma de U abierta hacia el lado trasero y unida al extremo trasero del tubo de soporte 55, y un tubo de conexión 57 para conexión entre el bastidor trasero 40 en el lado derecho y la ménsula 56. La porción de conexión 53a en un extremo de la varilla de tensión 53 se soporta rotativamente en la porción de montaje 54 por un perno 58 fijado al bastidor de carrocería de vehículo F en el estado de pasar a través de la ménsula 56 y el tubo de conexión 57.

Además, chapas de soporte abatibles hacia abajo 61, 61 están unidas a los extremos traseros de ambos carriles de asiento 39 ... en el bastidor de carrocería de vehículo F con porciones de extremo superiores de amortiguadores 64, 64 conectadas a un par de ménsulas 63, 63 dispuestas en un tubo de soporte 62 dispuesto en forma de puente entre ambas chapas de soporte 61, 61. Las porciones de extremo inferior de ambos amortiguadores 64, 64 están conectadas a una porción de extremo trasero de la caja de transmisión 43 y una porción de extremo trasero del brazo basculante.

Unas ménsulas 65 ... están unidas a los extremos traseros, o los extremos inferiores, de ambos bastidores superiores descendentes 37 ... con un soporte principal 66 soportado rotativamente por ambas ménsulas 65 Cuando el soporte principal 66 se saca, se puede hacer que la motocicleta tipo scooter se autososte con la rueda trasera WR levantada del suelo como se representa en la figura 1, y el soporte principal 66 se mete de modo que la rueda trasera WR haga contacto con la tierra al tiempo de operar la motocicleta.

El extremo situado hacia abajo de un cuerpo estrangulador 68 está conectado a la superficie superior de una culata de cilindro 46 en el motor E a través de un tubo de admisión 67 curvado hacia el lado trasero de la culata de cilindro 46, y el extremo situado hacia arriba del cuerpo estrangulador 68 está conectado a un filtro de aire 69 dispuesto en el lado superior de la transmisión de variación continua M en la unidad de motor basculante UE, a través de un tubo de conexión 70 que pasa en el lado superior de la porción de tubo de articulación 50a de la articulación 50.

Una válvula de inyección de carburante 74 está unida al tubo de admisión 67. Además, una caja de control 76 conteniendo un controlador para controlar el tiempo de encendido del motor E y la cantidad de inyección de carburante de la válvula de inyección de carburante 74, está unida al cuerpo estrangulador 68.

Un tubo de escape 77 está conectado a la superficie inferior de la culata de cilindro 46, y el tubo de escape 77 está conectado a un silenciador de escape 78 dispuesto en el lado derecho del brazo basculante.

La válvula de inyección de carburante 74 para inyectar carburante hacia el motor E recibe carburante del depósito de carburante 28. El depósito de carburante 28 está dispuesto en un espacio rodeado por el par izquierdo-derecho de bastidores superiores descendentes 37 ... y el par izquierdo-derecho de bastidores inferiores descendentes 38 ... en el bastidor de carrocería de vehículo F y situado inmediatamente en el lado trasero de la rueda delantera WR, y está formado de manera que se extienda verticalmente la distancia desde el lado trasero de una porción inferior del tubo delantero 27 a porciones inferiores de ambos bastidores inferiores descendentes 38

Unas chapas de montaje 95 ... para sujetar una porción superior del depósito de carburante 28 están soldadas a las porciones inclinadas 38a ... de ambos bastidores inferiores descendentes 38 ... con chapas de montaje 96 ... para sujetar una porción inferior del depósito de carburante 28 soldadas a las porciones horizontales 38be ... de ambos bastidores inferiores descendentes 38

Una unidad de bomba 97 se contiene en una porción inferior del interior del depósito de carburante 28. La unidad de bomba 97 se monta en el depósito de carburante 28 por el lado trasero del depósito de carburante 28 de tal manera que entre en el depósito de carburante 28 a través de un agujero de montaje 98 dispuesto en la superficie trasera de una porción inferior del depósito de carburante 28.

Además, la unidad de bomba 97 está montada en el depósito de carburante 28 con su eje rotacional inclinado hacia adelante y hacia abajo, con un filtro de carburante 99, anexo a la unidad de bomba 97 para aspirar en el carburante presente en el depósito de carburante 28, dispuesto en una porción inferior del interior del depósito de carburante 28. Además, un flotador 101 que sube y baja según la cantidad del carburante en el depósito de carburante 28, se extiende desde la unidad de bomba 97, y la cantidad residual de carburante detectada por el flotador 101 es enviada al controlador 75 en la caja de control 76 unido al cuerpo estrangulador 68.

El radiador 29 incluye un ventilador de radiador 35 dispuesto en una posición espaciada hacia atrás del depósito de carburante 28. El radiador 29 es soportado por un bastidor de soporte 100, que está dispuesto entre porciones traseras de las porciones horizontales 38b ... de ambos bastidores inferiores descendentes 38 en el bastidor de carrocería de vehículo F y porciones traseras de ambos bastidores superiores descendentes 37 ... en el bastidor de carrocería de vehículo F.

ES 2 294 579 T3

El extremo inferior de una manguera 105 se extiende hacia arriba y está conectado a un depósito 104 conectado al radiador 29, estando conectado el extremo superior de la manguera 105 a un elemento de formación de orificio de suministro de agua 108 que forma un orificio de suministro de agua 107 que se puede abrir y cerrar con un tapón 106.

5 Además, el elemento de formación de orificio de suministro de agua 108 es soportado por la porción de montaje 54, para montaje en el lado del bastidor de carrocería de vehículo F, de la varilla de tensión 53 dispuesta entre el bastidor de carrocería de vehículo F y la unidad de motor basculante UE soportada basculantemente en el bastidor de carrocería de vehículo F. En otros términos, el elemento de formación de orificio de suministro de agua 108 se soporta en el tubo de soporte 55 que se extiende hacia atrás y hacia abajo de una porción delantera del carril de asiento 39 en el lado derecho y que constituye una parte de la porción de montaje 54.

15 Con referencia también a la figura 6, el compartimiento portaobjetos 30 como una porción de contención de equipaje está dispuesto entre porciones traseras de ambos bastidores superiores descendentes 37 ... en el bastidor de carrocería de vehículo F, entre ambos carriles de asiento 39 ..., entre ambos bastidores traseros 40 ... y en el lado inferior del asiento del conductor 31. El compartimiento portaobjetos 30 incluye un cuerpo principal de caja 110 abierto en el extremo superior con una cubierta superior 111 conectada al cuerpo principal de caja 110 con el fin de cubrir una porción trasera del cuerpo principal de caja 110 por el lado superior. El compartimiento portaobjetos 30 está dispuesto de manera que se extienda desde el lado inferior del extremo delantero del asiento del conductor 31 a cerca de porciones superiores de los amortiguadores traseros 64

20 Para soportar el compartimiento portaobjetos 30 en el bastidor de carrocería de vehículo F, elementos delanteros de soporte 112 ... están soldados respectivamente a porciones intermedias del par de carriles de asiento 39 ... en el bastidor de carrocería de vehículo F, y elementos traseros de soporte 113 ... alargados en la dirección delantera-trasera están soldados respectivamente a porciones traseras de ambos carriles de asiento 39 Por otra parte, porciones delanteras de montaje 110a ... montadas en los elementos delanteros de soporte 112 ... y porciones traseras de montaje 110b ... montadas en porciones intermedias en la dirección longitudinal de las porciones traseras de soporte 113 ... están dispuestas en ambas porciones laterales superiores del cuerpo principal de caja 110 del compartimiento portaobjetos 30. Las porciones delanteras de montaje 110a ... están fijadas respectivamente a los elementos delanteros de soporte 112 ... por pernos 114 ..., y las porciones traseras de montaje 110b ... están fijadas respectivamente a los elementos traseros de soporte 113 ... por pernos 115

30 La pared inferior del compartimiento portaobjetos 30, es decir, la pared inferior del cuerpo principal de caja 110, está provista de una porción delantera de contención de casco 119 dispuesta en el lado inferior del asiento delantero 32 de manera que sea capaz de contener un casco H1. Una porción trasera de contención de casco 120 está dispuesta en el lado inferior del asiento trasero 33 de manera que sea capaz de contener un casco H2. Una porción poco profunda sustancialmente plana 110c está dispuesta entre la porción delantera de contención de casco 119 y la porción trasera de contención de casco 120. Las porciones delantera y trasera de contención de casco 119, 120 están formadas en una forma abombada hacia abajo. Además, el borde delantero de la cubierta superior 111 del compartimiento portaobjetos 30 está abombado de forma arqueada hacia atrás en una vista en planta superior para poder meter el casco H2 en la porción trasera de contención de casco 120. Unos medios de iluminación 116 para iluminar el interior del compartimiento portaobjetos 30 están unidos a la superficie interior del cuerpo principal de caja 110, en una porción correspondiente a una porción delantera de la cubierta superior 111.

45 El cuerpo estrangulador 68 y la válvula de inyección de carburante 74 se han dispuesto en el lado inferior de la porción poco profunda 110c del compartimiento portaobjetos 30, siendo sus posiciones de extremo superior sustancialmente idénticas. El orificio de suministro de agua 107 del depósito 104 está dispuesto adyacente a él. Una primera tapa de mantenimiento 117 está unida de forma abrible y de forma cerrable a la porción poco profunda 110c en el lado superior del orificio de suministro de agua 107.

50 Una porción abombada trasera 121 se abomba al lado trasero con relación al tubo de soporte 62, que es la porción de montaje para montar porciones superiores del amortiguador 64 ... a una porción trasera del bastidor de carrocería de vehículo F, y el extremo trasero del asiento trasero 33 está dispuesto en una porción trasera del compartimiento portaobjetos 30. La porción abombada trasera 121 se abomba hacia atrás sustancialmente en la misma posición que el extremo trasero de un carril de agarre 118 dispuesto alrededor del asiento trasero 33. Además, una porción de poca anchura 121a está dispuesta en el centro de una porción trasera de la porción abombada trasera 121, y unidades de luces de cola 123 ... están dispuestas en ambos lados de la porción de poca anchura 121a.

60 Una porción inferior de la porción abombada trasera 121 está dispuesta en el lado inferior con relación al tubo de soporte 62, que es la porción de montaje para montar porciones superiores de los amortiguadores traseros 64 ... a una porción trasera del bastidor de carrocería de vehículo F. Así, una porción elevada 110d correspondiente a la porción de montaje para montar las porciones superiores de los amortiguadores traseros 64 al bastidor de carrocería de vehículo F está formada de manera que eleve parcialmente la pared inferior del compartimiento portaobjetos 30, es decir, la pared inferior del cuerpo principal de caja 110. Una porción de contención 124 con la porción subida 110d entre ella misma y la porción trasera de contención de casco 120 está formada en la porción abombada trasera 121.

65 El asiento trasero 33 del asiento del conductor 31 se ha formado con el fin de cubrir la porción delantera lateral de la cubierta superior 111 del compartimiento portaobjetos 30, y está unido soltablemente a la cubierta superior 111. La superficie superior de la cubierta superior 111 está provista de un primer nervio tetragonal 127 conectado de forma

ES 2 294 579 T3

5 sinfín, y un espacio de contención 128 que puede ser utilizado según el montaje y desmontaje del asiento trasero 33 formado en la superficie superior de la cubierta superior 111 de manera que esté rodeado por el primer nervio 127. Además, un segundo nervio 129 está conectado de forma sinfín rodeando al mismo tiempo el primer nervio 127 y se inclina desde una chapa inferior 33a del asiento trasero 33. Una estructura laberíntica rodeando el espacio de contención 128 incluye los nervios primero y segundo 127, 129.

10 El carril de agarre 118 es un elemento metálico incluyendo integralmente porciones de agarre 118a ... dispuestas en ambos lados del asiento trasero 33 y que se extienden en la dirección delantera-trasera con una porción de conexión 118b para conexión entre los extremos traseros de las porciones de agarre 118a Porciones delanteras de ambas porciones de agarre 118a están fijadas respectivamente a los elementos traseros de soporte 113 ... soldados a porciones traseras de los carriles de asiento 39 ... en el bastidor de carrocería de vehículo F, por pernos 134 ... en dos posiciones (cada una) en los lados delantero y trasero de porciones de sujeción para sujetar el compartimiento portaobjetos 30 a los elementos traseros de soporte 113

15 La porción de conexión 118 está conectada integralmente a los extremos traseros de ambas porciones de agarre 118a ... de manera que esté situada en una posición espaciada hacia arriba de una porción superior de la porción abombada trasera 121 del compartimiento portaobjetos 30 y esté sustancialmente a la misma altura que la superficie superior del asiento trasero 33. Un respaldo 135 para sujetar, por el lado trasero, una porción de cintura del pasajero sentado en el asiento trasero 33, está unido soltamente a la porción de conexión 118b.

20 Específicamente, una chapa inferior 13C del respaldo 135 está provista integralmente de una pluralidad de porciones de pierna 136a ... que apoyan en la porción de conexión 118b del carril de agarre 118. Unas tuercas 138 ... están incrustadas en las porciones de pierna 136a ..., y unos pernos 137 ... que pasan a través de la porción de conexión 118b del carril de agarre 118 del lado inferior están enroscados y fijados con las tuercas 138 ..., por lo que el respaldo 135 está unido soltamente a la superficie superior de una porción trasera del carril de agarre 118, es decir, la superficie superior de la porción de conexión 118b.

30 Además, el respaldo 135 está formado en forma más o menos aerodinámica dispuesto en su superficie superior con una superficie delantera inclinada hacia adelante 135a y una superficie inclinada que baja hacia atrás 135b en vista lateral, y se ha formado de manera que tenga menor anchura hacia el lado trasero en una vista en planta superior. En la vista en planta superior, el carril de agarre 118 y el respaldo 135 se solapan de forma sustancialmente completa.

35 El asiento delantero 32 del asiento del conductor 31 está dispuesto integralmente en su porción trasera con una porción de respaldo 32a que sube hacia arriba con el fin de mantener, por el lado trasero, una porción de cintura del conductor sentado en el asiento delantero, y está dispuesto en el compartimiento portaobjetos 30 con el fin de cubrir, por el lado superior, la porción delantera de agujero, no cubierta con la cubierta superior 111, del compartimiento portaobjetos 30. Una porción de extremo delantero del asiento delantero 32 está conectada al extremo delantero del compartimiento portaobjetos 30 a través de un pasador de bisagra 139. A saber, la porción de extremo delantero del asiento delantero 32 se soporta rotativamente en el compartimiento portaobjetos 30 de manera que se pueda abrir y cerrar verticalmente.

40 Un tirador aproximadamente en forma de U 141 está unido a una porción trasera de la chapa inferior 140 del asiento delantero 32. Un mecanismo de bloqueo de asiento 142, conmutable entre una posición de bloqueo de asiento para sujetar el asiento delantero 32 en un estado cerrado agarrando el tirador 141 y una posición de desbloqueo de asiento para permitir operaciones de apertura y cierre del asiento delantero 32 liberando el agarre en el tirador 141, está dispuesto en una posición correspondiente a una porción central en la dirección de la anchura del asiento trasero 33 y en una porción de la cubierta superior 111 del compartimiento portaobjetos 30 situada entre los asientos delantero y trasero 32, 33. El mecanismo de bloqueo de asiento 142 se engancha con el tirador 141, entrando en la posición de bloqueo de asiento, cuando el asiento delantero 32 en el estado abierto hacia arriba se baja para cerrar la porción delantera de abertura del compartimiento portaobjetos 30. El mecanismo de bloqueo de asiento 142 es conmutado de la posición de bloqueo de asiento a la posición de desbloqueo de asiento mediante una operación de tracción de un cable de transmisión de potencia 143.

55 El mecanismo de bloqueo de asiento 142 está dispuesto en una chapa metálica puente 144 dispuesta entre los extremos delanteros de ambas porciones de agarre 118a ... del carril de agarre 118. La chapa puente 144 se ha formado de manera que entre en el intervalo entre la cubierta superior 111 y el asiento trasero 33 de los extremos delanteros de ambas porciones de agarre 118a ... y se extienda a lo largo de una superficie delantera superior de la cubierta superior 111.

60 Además, una cubierta 146, provista de una muesca 145 (véase la figura 8) para poder meter y sacar el tirador 141, está unida a una porción delantera en el centro en la dirección de la anchura del asiento trasero 33, con el fin de cubrir el mecanismo de bloqueo de asiento 142 por el lado superior en la posición abierta del asiento delantero 32.

65 Con referencia también a las figuras 7 y 8, el depósito de carburante 28 está dispuesto cerca de un suelo de estribo 159 situado en la cubierta de carrocería de vehículo 34 y en el lado delantero del compartimiento portaobjetos 30. Una porción delantera abombada 122 que se abomba hacia adelante cerca de una porción inferior del depósito de carburante 28, está dispuesta en una porción inferior del extremo delantero del compartimiento portaobjetos 30 de manera que esté dispuesta entre el depósito de carburante 28 y el radiador 29. Una batería 147 está dispuesta en la

ES 2 294 579 T3

porción delantera abombada 122. A saber, la batería 147 está dispuesta entre el depósito de carburante 28 y el radiador 29. Además, el equipo eléctrico 148, 149, 150 y análogos se contienen en la porción delantera abombada 122, además de la batería 147.

5 Una segunda tapa de mantenimiento 151 para dividir entre la porción delantera abombada 122 y la porción delantera de contención de casco 119 está unida de forma abrible y de forma cerrable a la pared inferior del cuerpo principal de caja 110 del compartimiento portaobjetos 30, y el mantenimiento de la batería 147 y el equipo eléctrico 148 a 150 en la porción delantera abombada 122 puede ser realizado abriendo la segunda tapa de mantenimiento 151 en la posición donde el asiento delantero 32 está abierto.

10 Además, una varilla amortiguadora 152 para asistir la apertura y el cierre del asiento delantero 32 permitiendo que el asiento delantero 32 se abra con una fuerza ligera y ralentice la velocidad de cierre del asiento delantero 32 al tiempo de cerrarlo, está dispuesta entre una porción delantera del asiento delantero 32 y una porción delantera del compartimiento portaobjetos 30. Una porción inferior de la varilla amortiguadora 152 se contiene en la porción delantera abombada 122, y la segunda tapa de mantenimiento 151 está provista de una hendidura 153 para pasar la varilla amortiguadora 152 a su través con el fin de permitir desplazamientos de la varilla amortiguadora 152 concomitantes a la apertura y el cierre del asiento delantero 32.

20 De nuevo en la figura 1, la cubierta de carrocería de vehículo 34 incluye una cubierta delantera 155 para cubrir una porción delantera del tubo delantero 27 y una porción superior de la rueda delantera W F con un par izquierdo-derecho de cubiertas laterales delanteras 156 ... unidas a ambos lados izquierdo y derecho de la cubierta delantera 155. Una cubierta interior 157 está conectada a las cubiertas laterales delanteras 156 ... con el fin de cubrir el tubo delantero 27 por el lado trasero con protectores de pierna 158 ... unidos a ambas cubiertas laterales delanteras 156 ... y la cubierta interior 157 con el fin de cubrir el lado delantero de porciones de pierna del motorista sentado en el
25 asiento delantero 32. Un par izquierdo-derecho de cubiertas de suelo central 160 ... está conectado a los protectores de pierna 158 ..., extendiéndose hacia atrás y formando el reposapiés 159 ... en sus porciones de extremo inferior con un par izquierdo-derecho de cubiertas laterales de suelo 161 ... inclinadas hacia abajo desde bordes exteriores del reposapiés 159 Un par izquierdo-derecho de estribos de pasajero 162 ... está dispuesto respectivamente en porciones traseras del reposapiés 159 ... con un par izquierdo-derecho de cubiertas laterales de carrocería 163 ... dispuestas en
30 ambos lados laterales inferiores del asiento del conductor 31, conectadas a las cubiertas laterales de suelo 161 ... y extendiéndose hacia atrás. Una cubierta inferior trasera 164 está conectada a porciones traseras inferiores de las cubiertas laterales de carrocería 163 ... con una cubierta superior trasera 165 dispuesta entre la porción abombada trasera 121 del compartimiento portaobjetos 30 y una porción trasera del carril de agarre 118. Una cubierta central trasera 166 está conectada a la cubierta superior trasera 165 de manera que esté situada entre el par izquierdo-derecho
35 de unidades de luces de cola 123 ... y cubra la porción de poca anchura 121a de la porción abombada trasera 121 del compartimiento portaobjetos 30 por el lado trasero.

Por partes de los protectores de pierna 158 ... y las cubiertas de suelo central 160 ..., una porción de suelo de
40 túnel 167 sube entre ambos reposapiés 159 ... y está formada de manera que se disponga en la distancia desde el lado trasero del tubo delantero 27 al lado inferior del extremo delantero del asiento del conductor 31 y esté situada en el lado superior del depósito de carburante 28 y el radiador 29. Una tapa de suministro de aceite 169 está unida de forma abrible y de forma cerrable a la porción de suelo de túnel 167, para poder suministrar aceite al depósito de carburante 28 abriendo un tapón de suministro de aceite 168 del depósito de carburante 28 en su extremo superior. Una cubierta articulada 170 para cubrir la porción de bisagra para unir el asiento delantero 32 al compartimiento portaobjetos 30
45 está unida al extremo trasero de la porción de suelo de túnel 167.

Faros 171 ... están dispuestos respectivamente entre ambos lados de una porción delantera de la cubierta delantera 155 y porciones delanteras del par izquierdo-derecho de cubiertas laterales delanteras 156 Intermitentes 172 ... están
50 dispuestos respectivamente en el lado inferior de los faros 171 ... y en porciones delanteras de ambas cubiertas laterales delanteras 156 Además, un panel 173 de colocación de dispositivos de medida está unido a la cubierta delantera 155, ambas cubiertas laterales delanteras 156 ..., la cubierta interior 157 y porciones superiores de los protectores de pierna 158 Un visor de medidores 173a está dispuesto integralmente en una porción delantera del panel 173 de manera que suba hacia arriba. Además, un parabrisas 174 está dispuesto en el lado delantero del visor de medidores 173a.

55 Un guardabarros delantero 175 para cubrir la rueda delantera WF por el lado superior es soportado por la horquilla delantera 25. El manillar de dirección 26 está montado con un par izquierdo-derecho de espejos retrovisores 176 ..., una caja de conmutación operativa audio 177, una caja de conmutación 178 para encender lámparas o análogos.

60 Una tapa de mantenimiento de bujía 180 para realizar el mantenimiento de una bujía de encendido 1,79 del motor E está unida de forma abrible y cerrable a la cubierta de suelo central izquierda 160 del par izquierdo-derecho de las cubiertas de suelo central 160 ..., en una posición en el lado delantero del estribo de pasajero 162.

Una placa de matrícula 182, un reflector 183 y una luz de placa de matrícula 184 están unidos a un guardabarros
65 trasero 181 para cubrir la rueda trasera WR por el lado trasero. El guardabarros trasero 181 está montado en la porción abombada trasera 121 del compartimiento portaobjetos 30 juntamente con el par izquierdo-derecho de unidades de luces de cola 123, la cubierta superior trasera 165 y la cubierta central trasera 166.

ES 2 294 579 T3

Además, un par de nervios 110c ... que funcionan como guardabarros trasero, están dispuestos de forma sobresaliente en la superficie inferior del cuerpo principal de caja 110 del compartimiento portaobjetos 30 en el lado delantero de los guardabarros trasero 181, de manera que se dispongan en ambos lados izquierdo y derecho de la rueda trasera WR, como se representa en la figura 5.

En las figuras 9 a 12, la cubierta interior 157 está provista de una porción de contención delantera izquierda 191 y una porción de contención delantera derecha 192 en un intervalo entremedio en la dirección de la anchura de la carrocería del vehículo. La porción de contención delantera izquierda 191 está configurada a modo de cajón incluyendo una caja de contención 193 que se puede sacar de la cubierta interior 157 y quitar.

Con referencia también a las figuras 13 y 14, la caja de contención 193 se compone de un cuerpo principal de caja 194 formado, por ejemplo, de una resina sintética en forma de caja rectangular abierta en una porción superior. Una cubierta decorativa 195, como un elemento de cubierta, está unida al extremo exterior del cuerpo principal de caja 194. Además, la cubierta interior 157 está provista de una porción rectangular abierta 196 para insertar la caja de contención 193 y sacar la caja de contención 193, y está provista integralmente de una pared de almacenamiento 197 formada en forma tubular rectangular en conexión con la porción de agujero 196. El extremo interior de la pared de almacenamiento 197 está cerrado con una pared de extremo 197a.

Carriles móviles 198, 198 que se extienden en la dirección delantera-trasera, están fijados respectivamente a ambas porciones laterales inferiores del cuerpo principal de caja 194 con porciones de soporte 198a, 198a formadas más o menos en forma de U abierta hacia abajo y formadas integralmente en porciones, a excepción de las porciones delanteras a lo largo de la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo, de los extremos superiores de los carriles móviles 198 Por otra parte, carriles fijos 200, 200 que se extienden en la dirección delantera-trasera en correspondencia con los carriles móviles 198 ... están fijados a ambas superficies interiores de la pared de almacenamiento 197, y rodillos 199, 199 para montar las porciones de soporte 198a ... de los carriles móviles 198 ... se soportan respectivamente de forma rotativa en porciones traseras de los carriles fijos 200 ... a lo largo de la dirección delantera-trasera de la carrocería del vehículo. Por otra parte, unas correderas 190 para contacto deslizante con las superficies inferiores de porciones superiores de ambos carriles fijos 200, 200 están fijadas a porciones delanteras de los carriles móviles 198 ... a lo largo de la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo.

La caja de contención 193 se inserta mediante la porción de agujero 196 en la pared de almacenamiento 197 de modo que la caja de contención 193 pueda deslizarse entre una posición completamente cerrada donde la cubierta decorativa 195 de la caja de contención 193 está sustancialmente a nivel con la superficie trasera del protector de pierna 158, y una posición completamente abierta donde la caja de contención 193 está en su mayor parte sacada de la pared de almacenamiento 197, y donde toda la caja de contención 193 se puede sacar de la cubierta interior 157. Además, la caja de contención 193 cubre el tubo delantero 27 desde el lado izquierdo cuando está en la posición completamente cerrada.

Mientras tanto, la pared de extremo 197a de la pared de almacenamiento 197 está provista de una ventana de mantenimiento 201 para realizar la operación de mantenimiento, por ejemplo, la sustitución de una lámpara 171a, del faro 171 situado en el lado delantero de la pared de extremo 197 cuando la caja de contención 193 se saca del protector de pierna 158. La ventana 201 se cubre con una tapa extraíble 202.

Una porción sobresaliente 193a que sobresale hacia dentro en la dirección de la anchura de la carrocería del vehículo, está dispuesta en el lado de extremo exterior de la caja de contención 193. La pared de almacenamiento 197 está provista de una porción rebajada 197b para contener la porción sobresaliente 193a cuando la caja de contención 193 está guardada en la posición completamente cerrada, de manera que esté enfrente del tubo delantero 27 desde el lado trasero.

Con referencia a la figura 15, un mecanismo de bloqueo de caja 208 para bloquear la caja de contención 193 en la posición completamente cerrada está dispuesta entre la caja de contención 193 y la cubierta interior 157. El mecanismo de bloqueo de caja 208 incluye un tirador en forma de pasador 209 unido a la superficie inferior del cuerpo principal de caja 194 de la caja de contención 193 con un agarrador 210 soportado rotativamente en el lado de la cubierta interior 157 con el fin de retener el tirador 209 según el deslizamiento de la caja de contención 193 hacia el lado de cierre en la posición completamente cerrada. Un elemento de enganche 211 es capaz de ser enganchado con el agarrador 210 con el fin de mantener el agarrador 210 en el estado de coger el tirador 209 con un muelle helicoidal 212 para empujar el elemento de enganche 211 en la dirección de enganche con el agarrador 210.

Un bastidor de soporte 214 que tiene una porción rebajada de guía 213 para insertar el tirador 209 según el deslizamiento de la caja de contención 193 hacia la dirección de cierre a la posición completamente cerrada, está dispuesto a modo de puente entre el par de carriles fijos 200, 200 fijados a la cubierta interior 157, de manera que esté enfrente de la superficie inferior del cuerpo principal de caja 194. El agarrador 210 dispuesto en el lado inferior del bastidor de soporte 214 se soporta rotativamente en el bastidor de soporte 214 a través de un pasador de soporte 216. El agarrador 210 está provisto de una porción de enganche rebajada 216 para enganchar el tirador 209 insertado en la porción rebajada de guía 213.

El elemento de enganche 211 está dispuesto en el lado inferior del bastidor de soporte 214, en el lado opuesto del agarrador 210 con respecto a la porción rebajada de guía 213, y se soporta rotativamente en el bastidor de soporte 214 a través de un pasador de soporte 217 paralelo al pasador de soporte 216.

ES 2 294 579 T3

El muelle helicoidal 212 está dispuesto en un estado comprimido entre el agarrador 210 y el elemento de enganche 211 con el fin de visualizar una fuerza elástica para empujar rotativamente el agarrador 210 hacia la izquierda en la figura 15 y para empujar rotativamente el elemento de enganche 211 hacia la derecha en la figura 15. El bastidor de soporte 214 está provisto de un tope 218 para restringir el giro hacia la izquierda del agarrador 210 bajo la fuerza elástica del muelle helicoidal 212, y un tope 219 para restringir que el extremo de giro gire hacia la derecha del elemento de enganche 211 bajo la fuerza elástica del muelle helicoidal 212.

En la posición donde el tirador 209 está liberado de la porción rebajada de guía 213 como se representa en la figura 16, el agarrador 210 ha girado al extremo de restricción de giro para que apoye el tope 218 por la fuerza elástica del muelle helicoidal 212. En esta posición, el extremo abierto de la porción rebajada de enganche 215 está en una posición mirando a la porción rebajada de guía 213. Además, una porción de paso de bloqueo 210a mirando al lado delantero a lo largo de la dirección de empuje rotativo (dirección hacia la izquierda en las figuras 15 y 16) por la fuerza elástica del muelle helicoidal 212 está dispuesta en una porción, en el lado del elemento de enganche 211, del agarrador 210. Por otra parte, el elemento de enganche 211 está provisto de una porción sobresaliente de enganche 211a para restringir el giro del agarrador 210 en la dirección de empuje rotativo del agarrador 210 por enganche con la porción de escalón de bloqueo 210a.

Cuando el tirador 209 es liberado de la porción rebajada de guía 213 como se representa en la figura 16 en la posición donde no se ejerce fuerza de desbloqueo en el elemento de enganche 211, el elemento de enganche 211 está en una posición tal que la porción sobresaliente de enganche 211a esté desenganchada de la porción de escalón de bloqueo 210a. Cuando el tirador 209 es movido de la posición indicada en la figura 16 a la posición de entrada en la porción rebajada de guía 213 como se representa en la figura 15, el agarrador 210 apoya en la porción sobresaliente de enganche 211a del elemento de enganche 211 para girar el elemento de enganche 211 hacia la izquierda contra la fuerza elástica del muelle helicoidal 212, cabalgando por ello sobre la porción sobresaliente de enganche 211a. Después de que el agarrador 210 ha pasado por la porción sobresaliente de enganche 211a, el elemento de enganche 211 es girado hacia la derecha por la fuerza elástica del muelle helicoidal 212 al lado para apoyar en el tope 219, y la porción sobresaliente de enganche 211a se engancha con la porción de escalón de bloqueo 210a del agarrador 210. En esta posición, aunque se ejerza una fuerza externa en una dirección de apertura en la caja de contención 193 para girar el agarrador 210 hacia la izquierda a través del tirador 209, el giro hacia la derecha del elemento de enganche 211 que tiene la porción sobresaliente de enganche 211a enganchada con la porción de escalón de bloqueo 210a lo impide el tope 219. Así, el agarrador 210 no se gira hacia la izquierda en la figura 15 con el fin de liberar el tirador 209 de la porción rebajada de enganche 215, y la posición completamente cerrada de la caja de contención 193 es bloqueada por el mecanismo de bloqueo de caja 208.

La posición de bloqueo del mecanismo de bloqueo de caja 208 puede ser liberada (desbloqueada) ejerciendo en el elemento de enganche 211 una fuerza de desbloqueo para girar el elemento de enganche 211 en la dirección para liberar del tope 219, es decir, en la dirección hacia la izquierda. La fuerza de desbloqueo se ejerce desde un primer accionador eléctrico 221 a través del cable de transmisión de potencia 220 conectado al elemento de enganche 211.

El primer accionador eléctrico 221 visualiza la fuerza de desbloqueo en la dirección de tirar el cable de transmisión de potencia 220 cuando opera. Cuando el cable de transmisión de potencia 220 es empujado por el primer accionador eléctrico 221 en la posición de bloqueo del mecanismo de bloqueo de caja 208, el elemento de enganche 211 es girado hacia la izquierda con el fin de hacer que la porción sobresaliente de enganche 211a cabalque sobre la porción de escalón de bloqueo 210a girando al mismo tiempo el agarrador 210 hacia la derecha contra la fuerza elástica del muelle helicoidal 212. Cuando la porción sobresaliente de enganche 211a ha pasado por la porción de escalón de bloqueo 210a, la fuerza elástica del muelle helicoidal 212 actúa de modo que el agarrador 210 se gire hacia la izquierda para expulsar el tirador 209 en la dirección de liberación de la porción rebajada de guía 213 como se representa en la figura 16, y el agarrador 210 apoya en el tope 218.

Más específicamente, cuando el primer accionador eléctrico 221 opera en la posición de bloqueo del mecanismo de bloqueo de caja 208, se ejerce una fuerza de desbloqueo en el mecanismo de bloqueo de caja 208 para liberar la posición de bloqueo, por lo que el tirador 209, es decir, la caja de contención 193 es expulsada ligeramente hacia el lado abierto desde la posición completamente cerrada por la fuerza elástica del muelle helicoidal 212 del mecanismo de bloqueo de caja 208.

Además, unos medios de muelle 222 para realizar el empuje elástico de la caja de contención 193 en la dirección de una posición completamente abierta en la posición donde la caja de contención 193 está en la posición completamente cerrada, está dispuesto entre la caja de contención 193 y la cubierta interior 157. Los medios de muelle 222 incluyen un cuerpo de tubo 223 que se extiende en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo, una varilla 224 que está montada deslizantemente en el cuerpo de tubo 223 con el fin de permitir movimientos relativos en la dirección axial dentro de un rango limitado en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo y de la que una parte sobresale del extremo trasero del cuerpo de tubo 223 a lo largo de la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo, y un muelle (no representado) dispuesto entre el cuerpo de tubo 223 y la varilla 224 para empujar la varilla 223 hacia el lado trasero en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo.

Entre el par de carriles fijos 200, 200 en el lado delantero, con relación al bastidor de soporte 214 a lo largo de la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo, un bastidor delantero de soporte 225 está dispuesto a modo de puente de manera que esté situado en el lado inferior con relación a la caja de contención 193 situada en la posición

ES 2 294 579 T3

completamente cerrada. El extremo delantero del cuerpo de tubo 223 está conectado fijamente al bastidor delantero de soporte 225, y una porción intermedia en la dirección axial del cuerpo de tubo 223 es mantenida por un elemento de sujeción 227 montado en el bastidor de soporte 214. Además, un bastidor de soporte trasero 226 situado en el lado inferior de la caja de contención 193 está dispuesto a modo de puente entre el par de carriles móviles 198, 198 en el lado trasero con relación al bastidor de soporte 214 a lo largo de la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo. El bastidor de soporte trasero 226 está provisto de una porción de chapa de apoyo 226a para apoyar en el extremo trasero de la varilla 224 en una posición cerca de la posición completamente cerrada cuando la caja de contención 193 es movida hacia el lado de la posición completamente cerrada.

Con los medios de muelle 222 como antes, cuando se libera la posición de bloqueo de los medios de bloqueo de caja 208 (se desbloquea) en la posición donde la caja de contención 193 está en la posición completamente cerrada, la fuerza elástica del muelle helicoidal 212 del mecanismo de bloqueo de caja 208 y la fuerza de empuje elástica ejercida por los medios de muelle 222 se ejercen en la caja de contención 193. La caja de contención 193 desliza ligeramente desde la posición completamente cerrada hacia el lado abierto, después de lo que basta con sacar la caja de contención 193.

En las figuras 17 y 18, un mecanismo de sujeción 230, para sujetar temporalmente la caja de contención 193 en una posición intermedia entre la posición completamente cerrada y la posición completamente abierta, en esta realización en una posición aproximadamente central entre la posición completamente cerrada y la posición completamente abierta, cuando la caja de contención 193 se abre a partir de la posición completamente cerrada, está dispuesto entre la caja de contención 193 y la cubierta interior 157. La posición donde la caja de contención 193 se mantiene temporalmente por el mecanismo de sujeción 230 se establece de manera que, en la posición donde una persona con una altura de no más de 175 cm (un rango que abarca el 90% de la población de Japón) está sentada en el asiento delantero 32, las rodillas del conductor no hacen contacto con la caja de contención 193 (véase la indicación con líneas de punto y trazo en la figura 1).

El mecanismo de sujeción 230 incluye un eje de bloqueo 232 que se extiende en la dirección de la anchura de la carrocería del vehículo y soportado por un elemento de soporte 231 unido al extremo delantero del carril fijo 200 situado en el lado derecho (según se ve desde el lado trasero en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo) del par izquierdo-derecho de carriles fijos 200, 200 fijados a la cubierta interior 157. Un elemento de enganche basculante 235 se soporta basculantemente en una ménsula 233 unida al bastidor de soporte trasero 226 fijado a la caja de contención 193, a través de un eje de soporte 234 que tiene un eje paralelo al eje de bloqueo 232. Un muelle de torsión 236 está dispuesto entre la ménsula 233 y el elemento de enganche basculante 235 con el fin de empujar el elemento de enganche basculante 235 hacia la izquierda en las figuras 17 y 18.

El eje de bloqueo 232 es soportado por el elemento de soporte 231 de modo que su porción de extremo sobresalga del carril fijo 200 al lado de la caja de contención 193. Además, el elemento de enganche basculante 235 está provisto integralmente de una porción de enganche 235a que sobresale de la ménsula 233 al lado del carril fijo 200, y se soporta rotativamente en la ménsula 233. El extremo de giro del elemento de enganche basculante 235 empujado rotativamente en la dirección para girar hacia arriba la porción de enganche 235a, es decir, en la dirección hacia la izquierda en las figuras 17 y 18 por la fuerza elástica del muelle de torsión 236, es restringido por el tope del elemento de enganche basculante 235 en el bastidor de soporte trasero 226.

En su borde lateral superior, la porción de enganche 235a está provista de una porción de enganche rebajada 238 para enganche elástico con el eje de bloqueo 232, una superficie delantera de guía 239 está dispuesta en el lado delantero con relación a la porción rebajada de enganche 238 a lo largo de la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo, y una superficie de guía trasera 240 está dispuesta en el lado trasero con relación a la porción rebajada de enganche 238 con la porción rebajada de enganche 238 entre ella misma y la superficie delantera de guía 239.

La superficie delantera de guía 239 está formada como una superficie inclinada hacia atrás y hacia arriba, mientras que la superficie de guía trasera 240 está formada como una superficie inclinada hacia atrás y hacia abajo con una inclinación menor que la inclinación de la superficie delantera inclinada 239, en la posición donde el elemento de enganche basculante 235 está al final del empuje rotativo por el muelle de torsión 236. Además, la superficie interior de la porción rebajada de enganche 238 en el lado de la superficie trasera inclinada 240 está formada de manera que se incline sustancialmente en paralelo a la superficie delantera de guía 239 en la posición donde el elemento de enganche basculante 235 está al final del empuje rotativo por el muelle de torsión 236.

Con el mecanismo de sujeción 230 como antes, cuando la caja de contención 193 presente en la posición completamente cerrada es accionada para abrirla, el eje de bloqueo 232 presente en la posición fija hace contacto con la superficie de guía trasera 240, por lo que el elemento de enganche basculante 235 gira en la dirección para empujar hacia abajo la porción de enganche 235a contra la fuerza elástica del muelle de torsión 236, es decir, en la dirección hacia la derecha en la figura 18. Cuando la caja de contención 193 se desliza más hacia el lado de la posición completamente abierta manteniendo al mismo tiempo la superficie de guía trasera 240 en contacto deslizante, el eje de bloqueo 232 cae de la superficie de guía trasera 240 a la porción rebajada de enganche 232, por lo que el elemento de enganche basculante 235 gira en la dirección para empujar hacia arriba la porción de enganche 235a, es decir, en la dirección hacia la izquierda en la figura 18 por la fuerza elástica del muelle de torsión 236, y la porción rebajada de enganche 238 se pone en enganche elástico con el eje de bloqueo 232, por lo que la caja de contención 193 se sujeta temporalmente.

ES 2 294 579 T3

Tal posición de sujeción temporal puede ser liberada girando el elemento de enganche basculante 235 como indican las líneas de punto y trazo en la figura 18 contra la fuerza elástica del muelle de torsión 236. Después de esta operación, se libera el enganche elástico del eje de bloqueo 232 con la porción rebajada de enganche 238, dando lugar a que la caja de contención 193 deslice hacia el lado de la posición completamente abierta.

5 A la operación de empujar la caja de contención 193 de la posición completamente abierta hacia la posición completamente cerrada, el eje de bloqueo 232 apoya en la superficie delantera de guía 239 en el transcurso del proceso. En este caso, dado que la superficie delantera de guía 239 es una superficie inclinada hacia adelante y hacia abajo, otro empuje de la caja de contención 193 gira el elemento de enganche basculante 235 con el fin de empujar hacia abajo la porción de enganche 235a, por lo que el eje de bloqueo 232 se hace caer a la porción rebajada de enganche 238. Dado que la superficie interior de la porción rebajada de enganche 238 en el lado de la superficie trasera inclinada 240 está inclinada sustancialmente en paralelo a la superficie delantera de guía 239, otro empuje de la caja de contención 193 hace que el eje de bloqueo 232 gire el elemento de enganche basculante 235 con el fin de empujar más hacia abajo la porción de enganche 235a, haciendo por ello contacto deslizando con la superficie de guía trasera 240, de modo que la caja de contención 193 pueda ser empujada a la posición completamente cerrada.

Mientras tanto, al tiempo de liberar la sujeción temporal de la caja de contención 193 por el mecanismo de sujeción 230, basta girar un elemento operativo de liberación de sujeción hecho de resina sintética 237 fijado al elemento de enganche basculante 235 en la dirección indicada con una flecha en la figura 18. El elemento de operación de liberación de sujeción 237 está dispuesto en la superficie inferior de la caja de contención 193 en una posición cerca de la línea central de la carrocería de vehículo C y cerca del lado trasero de la carrocería de vehículo.

Un módulo de bloqueo de manillar de dirección 241 capaz de inhabilitar la operación de dirección en el manillar de dirección 26 está dispuesto cerca del tubo delantero 27 en el lado opuesto de la porción de contención delantera izquierda 191, y la porción de contención delantera derecha 192 está dispuesta de modo que el módulo de bloqueo de manillar de dirección 241 esté situado entre ella misma y la porción de contención delantera izquierda 191.

En la figura 19, el módulo de bloqueo de manillar de dirección 241 permite la operación de dirección en el manillar de dirección 26 y permite el arranque del motor E, según la pulsación, en base a condiciones predeterminadas, de un botón de entrada inteligente 242 dispuesto en la cubierta interior 157 entre las porciones de contención delanteras izquierda y derecha 191 y 192. Dicho primer accionador eléctrico 221 está dispuesto en el módulo de bloqueo de manillar de dirección 241.

En la figura 20, la porción de contención delantera derecha 192 tiene una estructura en la que una porción de contención rebajada 244 formada en la cubierta interior 157 se cubre de forma abrible y cerrable con un elemento de tapa 245 articulado a la cubierta interior 157. La porción de contención rebajada 244 se forma de manera que sea más pequeña que la caja de contención 193 de la porción de contención delantera izquierda 191 y se estreche ligeramente a medida que se aproxima al extremo delantero.

El elemento de tapa 245 está articulado a la cubierta interior 157 a través de un eje pivotante 256 de manera que pueda girar entre una posición de abertura para abrir la porción de contención rebajada 244 girándola hacia abajo como indican las líneas de punto y trazo en la figura 20, y una posición de cierre para cerrar la porción de contención rebajada 244 como indican las líneas continuas en la figura 20. Un manillar 247 para permitir las operaciones de giro está unido rotativamente al elemento de tapa 215.

Una pluralidad de botones de operación de desbloqueo para liberar respectivamente las posiciones de bloqueo de una pluralidad de porciones de contención, incluida la porción de contención delantera izquierda 191, en esta realización la porción de contención delantera izquierda 191 y el compartimiento portaobjetos 30, están dispuestos en la cubierta interior 157 en el lado inferior del botón de entrada inteligente 242, es decir, en un lado lateral de la porción de contención delantera izquierda 191 y entre la porción de contención delantera izquierda 191 y la porción de contención delantera derecha 192. En esta realización, un primer botón de operación de desbloqueo 248a para la porción de contención delantera izquierda 191 y un segundo botón de operación de desbloqueo 249a para el compartimiento portaobjetos 30 están dispuestos en posiciones desplazadas al lado izquierdo o derecho (en esta realización, el lado derecho) de la línea central de la carrocería de vehículo C, en una configuración alineada verticalmente, con el primer botón de operación de desbloqueo 248a en la posición inferior.

Los botones de operación de desbloqueo primero y segundo 248a y 249a constituyen partes de conmutadores de desbloqueo primero y segundo 248 y 249 para cambiar los modos de conmutación pulsando los botones operativos 248a y 249a. Los conmutadores de desbloqueo primero y segundo 248, 249 están unidos a la cubierta interior 157 con los botones de operación de desbloqueo primero y segundo 248a, 249a mirando a la superficie exterior de la cubierta interior 157, y los botones de operación de desbloqueo primero y segundo 248a, 249a están formados de manera que sean alargados horizontalmente.

Además, el primer botón de operación de desbloqueo 248a para liberar la posición de bloqueo de la porción de contención delantera izquierda 191, el mecanismo de bloqueo de caja 208, y el primer accionador eléctrico 221 para ejercer una fuerza de desbloqueo en el mecanismo de bloqueo de caja 208 están dispuestos sustancialmente a la misma altura.

ES 2 294 579 T3

En la figura 21, el controlador 75 contenido en la caja de control 76 unida al cuerpo estrangulador 68, el módulo de bloqueo de manillar de dirección 241, y los conmutadores de desbloqueo primero y segundo 248, 249 constituyen partes de un sistema de entrada inteligente. El módulo de bloqueo de manillar de dirección 241 incluye una cerradura de cilindro 250 que se puede girar con el botón 242 y que libera el bloqueo del manillar de dirección 26 al tubo delantero 27 cuando se gira, un solenoide de bloqueo 251 capaz de inhabilitar el giro de la cerradura de cilindro 250, y un interruptor principal 252 que opera de forma conmutable según el giro de la cerradura de cilindro 250. El solenoide de bloqueo 251 es controlado por una unidad de control 253.

La unidad de control 253 controla una antena de transmisión 255 con el fin de transmitir una señal para indicar la transmisión de una señal ID de un transmisor portátil normal 256 que lleve el usuario del vehículo. El resultado de la recepción de la señal por una unidad de recepción 257 para recibir una señal del transmisor portátil 256 es introducido en la unidad de control 253. Cuando se confirma en la unidad de control 253 que la señal ID transmitida por el transmisor portátil 256 es una señal predeterminada, la unidad de control 253 opera el solenoide de bloqueo 251 para poder girar la cerradura de cilindro 250 utilizando el botón 242.

Además, cuando se confirma en la unidad de control 253 que la señal ID enviada por el transmisor portátil 256 es una señal predeterminada, la unidad de control 253 permite un control de la operación del motor E por el controlador 75 según la conducción del interruptor principal 252, opera el primer accionador eléctrico 221 según una señal del primer interruptor de desbloqueo 248 según la operación del primer botón de operación de desbloqueo 248a en la posición de conducción del interruptor principal 252, y opera un segundo accionador eléctrico 258 según una señal del segundo interruptor de desbloqueo 249 según la operación del segundo botón de operación de desbloqueo 249a en la posición de conducción del interruptor principal 252. El segundo accionador eléctrico 258 tira del cable de transmisión de potencia 143 (véase las figuras 5 y 6) según su operación, para liberar por ello la posición de bloqueo del mecanismo de bloqueo de asiento 142.

Además, cuando se confirma en la unidad de control 253 que la señal ID transmitida del transmisor portátil 256 es una señal predeterminada, la unidad de control 253 opera el botón de operación de desbloqueo 248a, por lo que se libera el mecanismo de bloqueo de caja 208 para la caja de contención 193, con el resultado de que la caja de contención 193 se puede sacar a una posición en el rango de la posición completamente cerrada a una posición intermedia. En la posición sacada, se puede accionar un elemento de operación de desbloqueo 272.

La unidad de recepción 257 está dispuesta en el compartimiento portaequipajes 30 o en el asiento del conductor 31. En esta realización, una porción de contención de unidad de recepción 110f formada rebajando hacia abajo una parte de la porción poco profunda 110c del compartimiento portaobjetos 30 está dispuesta en el compartimiento portaobjetos 30, y la unidad de recepción 257 se contiene en la porción de contención de unidad de recepción 110f. Además, la porción poco profunda 110c está provista de la primera tapa de mantenimiento 117 para realizar un mantenimiento relativo al motor E dispuesto en el lado inferior del compartimiento portaobjetos 30, de manera abrible y cerrable. La unidad de recepción 257 se contiene en la porción de contención de unidad de recepción 110f de manera que se cubra con una parte de la primera tapa de mantenimiento 117.

Por otra parte, la antena de transmisión 255 está dispuesta en una posición remota del módulo de bloqueo de manillar de dirección 241. En esta realización, la antena de transmisión 255 está dispuesta en el lado superior del módulo de bloqueo de manillar de dirección 211, por ejemplo, directamente debajo del panel 173 que constituye una parte de la cubierta de carrocería de vehículo 34.

En la figura 22, la tapa de suministro de aceite 169 está fijada a un elemento de bastidor 261 que se extiende en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo por una pluralidad de elementos roscados 262. Un brazo articulado 263 que está en conexión con el extremo trasero del elemento de bastidor 261 a lo largo de la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo se soporta rotativamente en una chapa de soporte 264 fijada al bastidor de carrocería de vehículo F y en una ménsula 265 fijada a la cubierta articulada 170, a través de un eje de soporte 266.

Una porción de bloqueo 267 está dispuesta en una porción de extremo delantero del elemento de bastidor 261 a lo largo de la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo con un mecanismo de bloqueo de tapa 268 para bloquear la posición cerrada de la tapa de suministro de aceite 169 enganchada con la porción de bloqueo 267, sujetando por ello la tapa de suministro de aceite 169 en el estado bloqueado.

El mecanismo de bloqueo de tapa 268 incluye una varilla 270 que se extiende en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo en el lado inferior de la porción de suelo de túnel 167 en el lado delantero de la tapa de suministro de aceite 169, y un muelle 271 para empujar la varilla 270 hacia el lado trasero en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo. Un tapón hecho de resina sintética 269 capaz de enganchar con la porción de bloqueo 267 está montado en el extremo trasero de la varilla 270.

La varilla 270 recibe una fuerza en la dirección para liberar el enganche del tapón 269 con la porción de bloqueo 267, es decir en la dirección hacia el lado delantero, contra la fuerza elástica del muelle 271 por la operación del elemento de operación de desbloqueo 272. El elemento de operación de desbloqueo 272 está dispuesto en la cubierta interior 157 en una posición entre las porciones de contención delanteras izquierda y derecha 191 y 192 y en el lado izquierdo o derecho (en esta realización, el lado izquierdo) de la línea central de la carrocería del vehículo C, de manera que se cubra con la cubierta decorativa 195 dispuesta en la cubierta interior 157 cuando la cubierta decorativa

ES 2 294 579 T3

195 esté en una posición cerrada. En esta realización, el elemento de operación de desbloqueo 272 está dispuesto en la cubierta interior 157 en una posición apartada de la caja de contención 193 de la porción de contención delantera izquierda 191 y al menos parcialmente solapada con el tubo delantero 27, según se ve desde el lado trasero en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo. La cubierta decorativa 195 está unida a la caja de contención 193 con el fin de cubrir el elemento de operación de desbloqueo 272 cuando la caja de contención 193 esté en la posición completamente cerrada.

Más específicamente, la porción sobresaliente 193a que sobresale hacia dentro en la dirección de la anchura de la carrocería del vehículo, está dispuesta en el lado de extremo exterior de la caja de contención 193, y la cubierta decorativa 195 está unida al extremo exterior de la caja de contención 193. Por lo tanto, una caja de soporte 274 está unida a la cubierta interior 157 en una posición tal que se pueda cubrir con la porción sobresaliente 193a. Una porción superior del elemento de operación de desbloqueo 272 es soportada rotativamente en la caja de soporte 274. Además, la varilla 270 está provista integralmente en su porción delantera de una porción 270a curvada hacia el lado del elemento de operación de desbloqueo 272, y la porción curvada 270a está conectada a una porción inferior del elemento de operación de desbloqueo 272. Por lo tanto, en la posición donde la caja de contención 193 en la porción de contención delantera izquierda 191 se lleva a una posición abierta intermedia (la posición de línea de trazos en la figura 22) restringida por el mecanismo de sujeción 230 o a otra posición abierta, cuando el usuario empuja el elemento de operación de desbloqueo 272 con el dedo colocado en el lado trasero de la porción sobresaliente 193a y gira por ello el elemento de operación de desbloqueo 272 en la dirección de una flecha en la figura 22, la varilla 270 puede ser operada en una dirección tal que el tapón 269 se libere de la porción de bloqueo 267.

En la figura 23, un bastidor de soporte de varilla 278 está unido a la superficie interior de la porción de suelo de túnel 167 en el lado delantero con relación a la tapa de suministro de aceite 169 por un elemento roscado 279. Una porción intermedia de la varilla 270 es mantenida por el bastidor de soporte de varilla 278 de manera que sea móvil a lo largo de la dirección axial. Además, un aro de tope 275 está montado en la varilla 270 dentro del bastidor de soporte 278, y dicho muelle helicoidal 271 que rodea la varilla 270 está dispuesta en un estado comprimido entre un elemento anular de recepción de muelle 276 capaz de enganchar con el aro de tope 275 desde el lado delantero y capaz de apoyar en y enganchar con la pared trasera del bastidor de soporte de varilla 278 y un elemento anular de recepción de muelle 277 capaz de apoyar en y enganchar con la pared delantera del bastidor de soporte de varilla 278.

Mientras tanto, al tiempo de cerrar la tapa de suministro de aceite 169 que está en un estado abierto, hay que empujar la varilla 270 del mecanismo de bloqueo de tapa 268 hacia adelante. En este caso, dado que una porción de chapa de empuje 267a para empujar el tapón 269 en el extremo trasero de la varilla 270 hacia el lado trasero según la operación de cierre en la tapa de suministro de aceite 169 está dispuesta integralmente en conexión con la porción de bloqueo 267 en el lado de la tapa de suministro de aceite 169, el cierre de la tapa de suministro de aceite 169 del estado abierto hace que la porción de chapa de empuje 267a empuje la varilla 270 hacia el lado delantero a través del tapón 269. Cuando la tapa de suministro de aceite 169 gira a la posición cerrada, la varilla 270 es movida hacia atrás por la fuerza elástica del muelle 271, y el tapón 269 se engancha con la porción de bloqueo 267, por lo que se bloquea la posición cerrada de la tapa de suministro de aceite 169.

A continuación se describirán las funciones de esta realización. En una porción trasera del compartimiento portaobjetos 30, que incluye la porción delantera de contención de casco 119 dispuesta en el lado inferior del asiento delantero 32 del asiento del conductor de tipo támden 31 y la porción trasera de contención de casco 120 dispuesta en el lado inferior del asiento trasero 33 del asiento del conductor 31, se facilita la porción abombada trasera 121 que se abomba al lado trasero con relación al extremo trasero del asiento trasero 33 y el tubo de soporte 62 que es la porción de montaje para montar una porción superior del amortiguador trasero 64 en una porción trasera del bastidor de carrocería de vehículo F. Por lo tanto, el volumen interior de la caja de contención 30 puede ser ampliado asegurando al mismo tiempo que el compartimiento portaobjetos 30 pueda contener artículos largos, tales como palos de golf, que se extienden al lado trasero con relación al extremo trasero del asiento del conductor 31. Además, también se puede meter artículos pequeños distintos del casco en la porción trasera del compartimiento portaobjetos 30, de modo que las cosas que se usan menos frecuentemente, tal como herramientas, se pueden guardar adecuadamente en la porción trasera del compartimiento portaobjetos 30.

Además, dado que la porción abombada trasera 121 se abomba hacia atrás sustancialmente a la misma posición que el extremo trasero del carril de agarre 118 dispuesto alrededor del asiento trasero 33, el volumen interior del compartimiento portaobjetos 30 se puede ampliar más, y la porción trasera del compartimiento portaobjetos 30 puede estar protegida por el carril de agarre 118.

Además, dado que la porción de poca anchura 121a que entra entre las unidades de luces de cola izquierda y derecha 123 ... en la vista en planta superior, está dispuesta en una porción trasera de la porción abombada trasera 121, el volumen interior del compartimiento portaobjetos 30 puede ser ampliado utilizando efectivamente el espacio generado entre el par izquierdo-derecho de unidades de luces de cola 123 Así, se facilita la formación de un espacio para sustitución de bombillas de las unidades de luces de cola 123

Mientras tanto, el compartimiento portaobjetos 30 tiene la cubierta superior 111 dispuesta en el lado inferior del asiento trasero 33, y el espacio de contención 128 capaz de ser utilizado según el montaje y desmontaje del asiento trasero 33 se forma en la superficie superior de la cubierta superior 111. Por lo tanto, se puede asegurar un espacio para contener cosas pequeñas, distinto del interior del compartimiento portaobjetos 30, al mismo tiempo que se evita

ES 2 294 579 T3

un aumento del número de partes componentes y una complicación de la estructura. Además, dado que el espacio de contención 128 se forma dentro del primer nervio 127 erigido en la cubierta superior 111 y conectado de forma sinfín y el segundo nervio 129 conectado de forma sinfín con el fin de cooperar con el primer nervio 127 al formar una estructura de laberinto se inclina hacia abajo de la chapa inferior 33a del asiento trasero 33, la penetración de agua de lluvia, polvo o análogos al espacio de contención 128 desde fuera se puede evitar con una estructura simple.

Además, dado que los medios de iluminación 116 para iluminar el interior del compartimiento portaobjetos 30 están unidos a la superficie interior del compartimiento portaobjetos 30 en una porción correspondiente a una porción delantera de la cubierta superior 111, el interior de una porción trasera del compartimiento portaobjetos 30 que tiende a oscurecerse debido a la presencia de la cubierta superior 111, se puede iluminar efectivamente sin que lo obstruyan las cosas contenidas en la porción trasera del compartimiento portaobjetos 30. Además, la superficie interior del compartimiento portaobjetos 30 es fácil de comprobar visualmente, en la porción correspondiente a la porción delantera de la cubierta superior 111. Así, es posible confirmar fácilmente el fallo de una lámpara de los medios de iluminación 116 y problemas similares.

Además, dado que la cubierta superior trasera 165 y la cubierta central trasera 166 para cubrir la porción abombada trasera 121, el par izquierdo-derecho de unidades de luces de cola 123., y el guardabarros trasero 181 están unidos a la porción abombada trasera 121, una pluralidad de elementos dispuestos en el entorno de una porción trasera del compartimiento portaobjetos 30 pueden ser sacados enseguida soltando simplemente el cableado de las unidades de luces de cola 1 23 ..., lo que da lugar a una excelente mantenibilidad.

El compartimiento portaobjetos 30 incluye la porción poco profunda 110c dispuesta entre el de porción de contención de casco 119 y la porción trasera de contención de casco 120. El cuerpo estrangulador 68 montado con la caja de control 76 conteniendo el controlador 75 y la válvula de inyección de carburante 74 están dispuestos en el lado inferior de la porción poco profunda 110c de modo que sus posiciones de extremo superior son sustancialmente las mismas. Por lo tanto, haciendo una porción plana poco profunda 110c entre las porciones delantera y trasera de contención de casco 119 y 120, la porción poco profunda 110c puede ser utilizada efectivamente como una porción de contención, y una parte del sistema de admisión del motor E puede estar dispuesta efectivamente en el espacio en el lado inferior de la porción poco profunda 110c.

Una porción inferior de la porción abombada trasera 121 está dispuesta en el lado inferior con relación a la porción de montaje para montar una porción superior del amortiguador 64 en una porción trasera del bastidor de carrocería de vehículo F para formar, en la porción abombada trasera 121, la porción de contención 124 de modo que la porción elevada 110d formada elevando parcialmente la pared inferior del compartimiento portaobjetos 30 esté situada entre la porción de contención 124 y la porción trasera de contención de casco 120. Además, la porción trasera de contención de casco 120 y la porción de contención 124 en el lado trasero con relación a la porción trasera de contención de casco 124 están separadas una de otra por la porción subida 110d, por lo que se puede lograr un uso más conveniente, y se puede impedir el movimiento de los artículos pequeños contenidos en la porción de contención 124 en el lado trasero.

Además, dado que el depósito de carburante 28 formado de manera que esté alargado en la dirección vertical en vista lateral está dispuesto en el lado delantero del compartimiento portaobjetos 30 y el compartimiento portaobjetos 30 está dispuesto en una porción inferior de su extremo delantero con la porción delantera abombada 122 que se abomba hacia adelante cerca de una porción inferior del depósito de carburante 28, una porción delantera del compartimiento portaobjetos 30 se puede hacer profunda para facilitar la contención de artículos largos. Así, la capacidad del compartimiento portaobjetos 30 se puede ampliar.

Además, dado que la batería 147 y los equipamientos eléctricos 148 a 150 se contienen en la porción delantera abombada 122, la batería 147 y los equipamientos eléctricos 148 a 150 se pueden contener en el compartimiento portaobjetos 30 sin obstruir la contención del casco H1 y análogos.

Además, la segunda tapa de mantenimiento 151 para dividir el interior de la porción delantera abombada 122 y la porción delantera de contención de casco 119 una de otra está unida de forma abrible y de forma cerrable al compartimiento portaobjetos 30, por lo que se puede evitar que los artículos contenidos en la porción delantera abombada 122 y el casco H1 contenido en la porción delantera de contención de casco 119 se dañen a causa del contacto mutuo.

Además, dado que una porción inferior de la varilla amortiguadora 152, que se extiende verticalmente con el fin de asistir las operaciones de apertura y cierre del asiento delantero 32, se contiene en la porción delantera abombada 122, es innecesario asegurar un espacio para disponer la varilla amortiguadora 152 en el exterior del compartimiento portaobjetos 30. Además, es posible evitar que la varilla amortiguadora 152 obstruya la colocación de artículos en el compartimiento portaobjetos 30 y minimizar la posibilidad de la exposición de la varilla amortiguadora 152 al exterior cuando el asiento delantero 32 se abre, mejorando por ello la calidad del aspecto.

El depósito de carburante 28 y el radiador 29 están dispuestos en el lado inferior de la porción de suelo de túnel 167 formado por una parte de la cubierta de carrocería de vehículo 34 que cubre el bastidor de carrocería de vehículo F. El bastidor de carrocería de vehículo F incluye el tubo delantero 27, el par izquierdo-derecho de bastidores superiores descendentes 37 ... que se extienden hacia atrás y hacia abajo del tubo delantero 27, y el par izquierdo-derecho de bastidores inferiores descendentes 38 ... que tienen la porción inclinada 38a que se extiende hacia atrás y hacia abajo del tubo delantero 27 en el lado inferior con relación a la porción de conexión para conexión de los bastidores superiores

ES 2 294 579 T3

descendientes 37 ... al tubo delantero 27. El depósito de carburante 38, que se extiende verticalmente en la distancia del lado trasero de una porción inferior del tubo delantero 27 a porciones inferiores de ambos bastidores inferiores descendentes 38 ..., está dispuesto en el espacio rodeado por ambos bastidores superiores descendentes 37 ... y ambos bastidores inferiores descendentes 38 y está inmediatamente en el lado trasero de la rueda delantera WF.

5 Por lo tanto, dado que el depósito de carburante 28, alargado verticalmente, está dispuesto inmediatamente en el lado trasero de la rueda delantera WF, es posible evitar que la porción correspondiente a una porción inferior del tubo delantero 27 sea un espacio muerto, y disponer las partes componentes utilizando efectivamente el espacio en el lado inferior de la porción de suelo de túnel 167. Además, dado que el depósito de carburante 28 que tiene un peso comparativamente grande está dispuesto cerca de la rueda delantera WF, se puede mejorar la distribución de la carga de la rueda delantera WF, y se puede lograr una mejor operación de dirección. Además, el depósito de carburante 28 es alargado verticalmente y puede proporcionar una cantidad residual comparativamente grande de la altura en la posición donde la cantidad residual de carburante es pequeña, de modo que la unidad de bomba 97 esté anexa al depósito de carburante 28. En esta realización, la estructura es ventajosa para aspiración a la bomba.

15 Además, dado que el radiador 29 está dispuesto en el lado trasero del depósito de carburante 28 y la batería 147 está dispuesta entre el radiador 29 y el depósito de carburante 28, la forma verticalmente alargada del depósito de carburante 28 permite que el espacio en el lado trasero del depósito de carburante 28 sea comparativamente ancho. Así, la batería 147, que tiene un peso grande, se puede disponer en el centro en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo, lo que contribuye a la mejora en la conducibilidad. Además, la disposición de la batería 147 entre el radiador 29 que irradia calor y el depósito de carburante 28 evita que el calor procedente del radiador 29 influya en el depósito de carburante 28.

25 Dado que la unidad de bomba 97 contenida y dispuesta en una porción inferior del depósito de carburante 28 está unida al depósito de carburante 28 desde el lado trasero del depósito de carburante 28, la unidad de bomba 97 se puede unir al depósito de carburante 28 de modo que no quede influenciada por las irregularidades de la superficie de la carretera.

30 Además, dado que la unidad de bomba 97 está unida al depósito de carburante 28 en la posición que tiene su eje rotacional inclinado hacia adelante y hacia abajo, un orificio de aspiración de la unidad de bomba 97 se puede poner lo más cerca que sea posible de una porción inferior del depósito de carburante 28. Así, la cantidad residual muerta del carburante en el depósito de carburante 28 se puede minimizar.

35 Además, el orificio de suministro de agua 107 para el depósito 104 del radiador 29 está dispuesto en el lado inferior de la primera tapa de mantenimiento 117 unida soltablemente a la pared inferior del compartimiento portaobjetos 30 dispuesto en el lado inferior del asiento del conductor 31. Por lo tanto, disponiendo el radiador 29 en el lado trasero del depósito de carburante 28, es fácil poner el orificio de suministro de agua 107 del depósito 104 mirando a una porción inferior del asiento del conductor 31, disponiendo por ello el orificio de suministro de agua 107 más alto que en el caso de mirar al estribo de suelo 159 directamente encima del depósito 104 o análogos. Así, es posible proporcionar mejor operabilidad al suministrar agua.

40 Además, dado que el elemento de formación de orificio de suministro de agua 108 para formar el orificio de suministro de agua 107 se soporta en la porción de montaje 54, para montaje en el lado del bastidor de carrocería de vehículo F, de la varilla de tensión 54 dispuesta entre el bastidor de carrocería de vehículo F y la unidad de motor basculante UE basculantemente soportada en el bastidor de carrocería de vehículo F, se puede eliminar la necesidad de aplicar un dispositivo especial para soportar el elemento de formación de suministro de agua 108. Así, el elemento de formación de orificio de suministro de agua 108 puede ser soportado por el bastidor de carrocería de vehículo F.

45 Además, el carburante procedente del depósito de carburante 28 es suministrado a la válvula de inyección de carburante 74, y el carburante en el depósito de carburante 28 puede ser suministrado efectivamente a la válvula de inyección de carburante 74 mediante el uso de la unidad de bomba 97 empujada por el depósito de carburante 28 que tiene una estructura tal que es comparativamente grande la cantidad residual de altura en la posición donde la cantidad residual de carburante es pequeña.

55 El motor eléctrico 42 para variar la relación de cambio de velocidad de la transmisión de variación continua M interpuesta entre el motor E y la rueda trasera WR está dispuesto en el lado inferior del estribo de pasajero 162 dispuesto en una porción trasera del suelo de estribo 159 de la cubierta de carrocería de vehículo 34. La disposición del motor eléctrico 42 en una posición comparativamente baja contribuye a la bajada del centro de gravedad de la motocicleta.

60 Además, dado que la transmisión de variación continua M es del tipo de correa para formar la unidad de motor basculante UE juntamente con el motor E en el que el eje del cilindro 45 es sustancialmente horizontal y el motor eléctrico 42 está dispuesto en el lado delantero con relación a la transmisión de variación continua M y en un lado lateral del cilindro 45, el motor eléctrico 42 puede ser protegido por el cilindro 45 del motor E y la transmisión de variación continua M. Además, dado que el bastidor de carrocería de vehículo F está provisto del bastidor de soporte 41 para soportar el suelo de estribo 159 del lado inferior y el motor eléctrico 42 está dispuesto en el lado inferior con relación al bastidor de soporte 41, el motor eléctrico 42 puede ser protegido más efectivamente por el bastidor de soporte 41 que tiene alta rigidez.

ES 2 294 579 T3

El carril de agarre 118 está montado en una porción trasera del bastidor de carrocería de vehículo F, y el respaldo 135 formado en forma más o menos aerodinámica que tiene en su superficie superior la superficie delantera 135a inclinada hacia adelante y hacia abajo en la vista lateral y la superficie trasera 135b inclinada hacia atrás y hacia abajo en vista lateral y que se monta en la superficie superior de una porción trasera del carril de agarre 118, está dispuesto en el lado trasero del asiento trasero 33 del asiento del conductor 31.

Por lo tanto, la porción de cintura del pasajero en el asiento trasero 33 puede ser sujeta fijamente por la superficie delantera 135a inclinada hacia adelante y hacia abajo, de la superficie superior del respaldo 135, y la forma aproximadamente aerodinámica en la vista lateral mejora la calidad del aspecto del respaldo 135 y promete un mejor rendimiento aerodinámico. Además, dado que se puede utilizar la superficie trasera inclinada 135b que es inclinada hacia atrás y hacia abajo de la superficie superior del respaldo 135, se puede montar en el respaldo 135 el equipaje que sobresale hacia atrás del asiento trasero 33.

Además, dado que el respaldo 135 está conformado de manera que sea gradualmente de menor anchura hacia el lado trasero en una vista en planta superior, el respaldo 135 se puede hacer compacto, la forma del respaldo 135 juntamente con la forma de la cubierta de carrocería de vehículo 34 proporciona una buena armonía en base de diseño, y el rendimiento dinámico se puede mejorar más.

Además, dado que la superficie superior de una porción trasera del carril de agarre 118 se pone sustancialmente a la misma altura que la superficie superior del asiento trasero 33 y el respaldo 135 está unido soltamente a la superficie superior de la porción trasera del carril de agarre 118, cuando se desea montar más equipaje en el asiento trasero 33 es posible montar el equipaje utilizando efectivamente la superficie superior de la porción trasera del carril de agarre 118 después de desmontar el respaldo 135.

Además, la tapa de suministro de aceite 169 para cerrar el depósito de carburante 28 está dispuesta en la porción de suelo de túnel 167 de la cubierta de carrocería de vehículo 34 y puede ser bloqueada y está unida de forma abrible y cerrable a la porción de suelo de túnel 167 de la cubierta de carrocería de vehículo 34 en una posición correspondiente al depósito de carburante 28. En este caso, la cubierta decorativa 195 dispuesta en una posición espaciada de la tapa de suministro de aceite 169 está dispuesta de forma abrible y de forma cerrable en la cubierta interior 157 de la cubierta de carrocería de vehículo 34, y el elemento de operación de desbloqueo 272 para liberar la posición de bloqueo de la tapa de suministro de aceite 169 está dispuesto en la cubierta interior 157 de manera que sea cubierto por la cubierta decorativa 195 en la posición cerrada. Por lo tanto, el elemento de operación de desbloqueo 272 no estará expuesto mientras la cubierta decorativa 195 esté en la posición cerrada, por lo que se puede minimizar la posibilidad de que el elemento de operación de desbloqueo 272 pueda ser accionado indeseablemente. Así, se puede minimizar la posibilidad de influencia de perturbaciones, tales como la inclemencia del tiempo, en el elemento de operación de desbloqueo 272.

Además, dado que la cubierta interior 157 constituye una parte de la cubierta de carrocería de vehículo 34 mientras cubre el tubo delantero 27 del lado trasero y la cubierta decorativa 195 y el elemento de operación de desbloqueo 272 están dispuestos en la cubierta interior 157, las operaciones en el elemento de operación de desbloqueo 272 se pueden facilitar disponiendo el elemento de operación de desbloqueo 272 en una posición en el lado delantero y cerca del motorista.

Además, dado que la cubierta decorativa 195 es para cubrir la caja de contención 193 dispuesta en la cubierta interior 157 del lado trasero de la carrocería de vehículo y no es un elemento para uso exclusivo para cubrir el elemento de operación de desbloqueo 272, la necesidad de un elemento de uso exclusivo para cubrir el elemento de operación de desbloqueo 272 se puede eliminar. Así, se puede reducir el número de partes componentes. Por ejemplo, cuando se coloca una cartería en la caja de contención 193, es fácil y conveniente pagar el carburante al tiempo de repostar en una gasolinera, dado que la caja de contención 193 está abierta siempre que la tapa de suministro de aceite 169 está abierta.

Además, la caja de contención 193 está dispuesta en la cubierta interior 157 de manera que sea capaz de deslizarse en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo entre la posición completamente cerrada donde se contiene en la cubierta interior 157 y la posición completamente abierta donde sobresale de la cubierta interior 157. El elemento de operación de desbloqueo 272 está dispuesto en la cubierta interior 157 en una posición separada de la caja de contención 193 y al menos parcialmente solapada con el tubo delantero según se ve desde el lado trasero en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo. Así, la caja decorativa 195 está unida a la caja de contención 193 con el fin de cubrir el elemento de operación de desbloqueo 272 en la posición donde la caja de contención 193 está en la posición completamente cerrada. Por lo tanto, es posible disponer el elemento de operación de desbloqueo 272 con buena eficiencia del espacio, asegurando al mismo tiempo la capacidad de la caja de contención 193 haciendo la caja de contención 193 del tipo de cajón.

Además, dado que la porción de contención delantera izquierda 191 está provista del mecanismo de bloqueo de caja 208 para bloquear la caja de contención 193 en la posición completamente cerrada y hay que liberar la posición de bloqueo de la caja de contención 193 en la posición completamente cerrada para abrir la tapa de suministro de aceite 169. Así, se puede eliminar la necesidad de un mecanismo de bloqueo de uso exclusivo para abrir la tapa de suministro de aceite 169, y se puede simplificar la estructura de bloqueo.

ES 2 294 579 T3

Además, dado que las porciones de contención delanteras izquierda y derecha 191 y 192 están dispuestas en la cubierta interior 157 en un intervalo entremedio a lo largo de la dirección de la anchura de la carrocería del vehículo y el elemento de operación de desbloqueo 272 está dispuesto entre las porciones de contención delanteras izquierda y derecha 191 y 192, la disposición del elemento de operación de desbloqueo 272 en el espacio generado entre las porciones de contención delanteras izquierda y derecha 191 y 192 permite disponer el elemento de operación de desbloqueo 272 con buena eficiencia del espacio.

Además, dado que el elemento de operación de desbloqueo 272 está dispuesto en una posición separada, por ejemplo al lado izquierdo, de la línea central de la carrocería de vehículo C, las operaciones en el elemento de operación de desbloqueo 272 se pueden facilitar disponiendo el elemento de operación de desbloqueo 272 en una posición cerca de la mano izquierda del motorista sentado en el asiento del conductor 31. Además, la disposición del elemento de operación de desbloqueo 272 como antes es más efectiva, en relación a la tapa de suministro de aceite 169 que cubre el tapón de suministro de aceite 168 que se usa frecuentemente.

Además, en la porción de contención delantera izquierda 191, el mecanismo de sujeción 230 para sujetar temporalmente la caja de contención 193 en una posición intermedia entre la posición completamente cerrada y la posición completamente abierta cuando la caja de contención 193 se abre desde la posición completamente cerrada, está dispuesto entre la caja de contención y la cubierta interior 157. Por lo tanto, la caja de contención 193 se puede mantener temporalmente en la posición intermedia entre la posición completamente cerrada y la posición completamente abierta, y la caja de contención 193 puede ser usada en correspondencia con varias condiciones de uso.

Además, dado que el mecanismo de sujeción 230 está configurado de modo que puede mantenga temporalmente la caja de contención 193 en una posición aproximadamente central entre la posición completamente cerrada y la posición completamente abierta, se puede meter y sacar artículos del tamaño apropiado de la caja de contención 193 sujetando al mismo tiempo la caja de contención 193 en el estado abierto en la medida apropiada.

Además, la caja de contención 193 está montada en la cubierta interior 157 de manera que sea capaz de deslizar en la dirección delantera-trasera de la carrocería de vehículo entre la posición completamente cerrada donde se contiene en la cubierta interior 157 y la posición completamente abierta donde sobresale de la cubierta interior 157. El elemento de operación de desbloqueo 237 para liberar la posición de bloqueo del mecanismo de sujeción 230 está dispuesto en la superficie inferior de la caja de contención 193 en una posición cerca del lado de la línea central C de la carrocería del vehículo y el lado trasero de la carrocería de vehículo. Por lo tanto, el elemento de operación de desbloqueo 237 se puede disponer en una posición tal que sea fácil de operar al liberar la posición donde la caja de contención 193 es sujeta temporalmente por el mecanismo de sujeción 230.

Además, el mecanismo de bloqueo de caja 208 para bloquear la caja de contención 193 en la posición completamente cerrada según la operación de deslizamiento de la caja de contención 193 hacia el lado de cierre a la posición completamente cerrada y para liberar la posición de bloqueo según la acción de una fuerza de desbloqueo está dispuesto entre el bastidor de soporte 214 fijado a la cubierta interior 157 y la caja de contención 193. La caja de contención 193 presente en la posición completamente cerrada es empujada elásticamente hacia el lado abierto por el muelle helicoidal 212 y los medios de muelle 222. Por lo tanto, cuando se realiza una operación de desbloqueo del mecanismo de bloqueo de caja 208 ejerciendo una fuerza de desbloqueo, la caja de contención 193 desliza hacia el lado abierto de la posición completamente cerrada por las fuerzas de empuje del muelle helicoidal 212 y los medios de muelle 222, y una parte de la caja de contención 193 que sobresale de la cubierta interior 157. Así, es fácil que el motorista confirme visualmente que el mecanismo de bloqueo de caja 208 ha sido puesto en la posición desbloqueada, y la caja de contención 193 se puede sacar con una pequeña fuerza operativa.

Además, los botones de operación de desbloqueo primero y segundo 248a y 249a para liberar respectivamente las posiciones de bloqueo de la porción de contención delantera izquierda 191 y el compartimiento portaobjetos 30 están dispuestos en la cubierta interior 157 en un lado lateral de la porción de contención delantera izquierda 191. Así, la pluralidad de botones de operación de desbloqueo 248a, 249a están dispuestos concéntricamente en el lado lateral de la porción de contención delantera izquierda 191. Por lo tanto, se facilitan la operación de liberar las posiciones de bloqueo de la porción de contención delantera izquierda 191 y el compartimiento portaobjetos 30.

Además, dado que los botones de operación de desbloqueo primero y segundo 248a, 249a están dispuestos en posiciones apartadas al lado derecho de la línea central de la carrocería de vehículo C, las operaciones de desbloqueo, las operaciones de liberar las posiciones de bloqueo, por el motorista en el asiento del conductor se facilitan mas.

Además, dado que los botones de operación de desbloqueo primero y segundo 248a, 249a, formados de manera que sean horizontalmente alargados, están dispuestos en una configuración alineada verticalmente, la pluralidad de botones de operación de desbloqueo 248a, 249a se puede disponer de forma compacta de tal manera que los espacios en la dirección vertical ocupada por los botones de operación de desbloqueo 248a, 249a no sean grandes.

Además, dado que el primer botón de operación de desbloqueo 248a para liberar la posición de bloqueo de la porción de contención delantera izquierda 191, el mecanismo de bloqueo de caja 208 de la porción de contención delantera izquierda 191, y el primer accionador eléctrico 221 para ejercer una fuerza de desbloqueo en el mecanismo de bloqueo de caja 208 están dispuestos sustancialmente a la misma altura, el cableado entre el botón de operación de desbloqueo 248a para liberar la posición de bloqueo de la porción de contención delantera izquierda 191 y el primer

ES 2 294 579 T3

accionador eléctrico 221 así como el sistema de transmisión de potencia entre el primer accionador eléctrico 221 y el mecanismo de bloqueo de caja 208 puede ser configurado en forma compacta.

5 Aunque anteriormente se ha descrito una realización de la presente invención, la presente invención no se limita a la realización antes descrita, y son posibles varias modificaciones de diseño sin apartarse del alcance de la presente invención definida en las reivindicaciones.

10 Por ejemplo, anteriormente se ha descrito una realización de la presente invención con relación a la tapa de suministro de aceite 169. Sin embargo, la presente invención también es aplicable con relación a la tapa para cubrir el compartimiento portaequipajes 30 en el lado inferior del asiento del conductor 31, y también es aplicable a una tapa para mantenimiento de la carrocería de vehículo dentro de estructura. Además, el elemento de operación de desbloqueo 272 no se limita a un elemento operativo para liberar mecánicamente la posición de bloqueo cerrada de una tapa, sino que puede ser uno para operar un accionador eléctrico para liberar la posición de bloqueo, o puede ser uno provisto de un agujero de introducción de una llave para liberar un mecanismo de bloqueo de tapa. Además, la presente invención 15 también es aplicable a varios vehículos tales como motocicletas, mototriciclos, buggies, etc.

Habiendo descrito así la invención, será obvio que se puede variar de muchas formas. Tales variaciones no se han de considerar como un alejamiento del alcance de la invención, y se pretende que las modificaciones que sean obvias a los expertos en la técnica queden incluidas dentro del alcance de las reivindicaciones siguientes.

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

REIVINDICACIONES

1. Un vehículo con una estructura de disposición de operador de desbloqueo incluyendo:

5 un bastidor de carrocería (f),

un tubo delantero (27),

10 una cubierta de carrocería (34), que cubre el bastidor de carrocería (f), y

una cubierta interior (157), que cubre por un lado trasero el tubo delantero (27),

caracterizado porque

15 la estructura de disposición de operador de desbloqueo incluye porciones de contención incluyendo una porción de contención delantera dispuesta en la cubierta interior (157) para cubrir por el lado trasero el tubo delantero (27) del bastidor de carrocería de vehículo (f) en un extremo delantero y que constituye una parte de la cubierta de carrocería de vehículo (34);

20 un bloqueo para bloquear selectivamente dichas porciones de contención en una posición completamente cerrada; y

operadores de desbloqueo para liberar la posición bloqueada de dichas porciones de contención, estando dispuestos dichos operadores de desbloqueo en dicha cubierta interior (157) en un lado lateral de dicha porción de contención delantera.

2. El vehículo según la reivindicación 1, donde dichos operadores de desbloqueo están dispuestos en posiciones desplazadas al lado izquierdo o derecho de la línea central de la carrocería de vehículo (c).

30 3. El vehículo según cualquiera de las reivindicaciones precedentes, donde una pluralidad de dichos operadores de desbloqueo formados de manera que sean horizontalmente alargados, están dispuestos en una configuración alineada verticalmente.

35 4. El vehículo según cualquiera de las reivindicaciones precedentes, donde el operador de desbloqueo para liberar la posición de bloqueo de dicha porción de contención delantera, un mecanismo de bloqueo de caja (208) de dicha porción de contención delantera, y un accionador eléctrico (221) para ejercer una fuerza de desbloqueo en dicho mecanismo de bloqueo de caja (208) están dispuestos sustancialmente a la misma altura.

40 5. El vehículo según cualquiera de las reivindicaciones precedentes, donde una pluralidad de dichos operadores de desbloqueo están dispuestos en una configuración alineada verticalmente.

45 6. El vehículo según cualquiera de las reivindicaciones precedentes, e incluyendo además un mecanismo de bloqueo de caja (208) que tiene un tirador en forma de pasador (209) unido a una superficie inferior de un cuerpo principal de caja (194) y un agarrador (210) soportado rotativamente en la cubierta interior (157) para coger el tirador (209) según el deslizamiento de una caja de contención hacia una posición cerrada.

50 7. El vehículo según cualquiera de las reivindicaciones precedentes, e incluyendo además un elemento de enganche (211) para enganchar el agarrador (210) para sujetar el agarrador (210) en un estado de coger el tirador (209) y un muelle helicoidal (212) para empujar el elemento de enganche (211) en una dirección para enganchar con el agarrador (210).

8. Un vehículo con una estructura de disposición de operador de desbloqueo como se expone en la reivindicación 1, donde una estructura de contención incluye:

55 una cubierta interior (157) para cubrir por un lado trasero un tubo delantero (27) de un bastidor de carrocería de vehículo (f) en un extremo delantero y para constituir una parte de una cubierta de carrocería de vehículo (157); y

60 una caja de contención (193) montada en dicha cubierta interior (157) en una posición abrible y cerrable;

65 donde un mecanismo de sujeción (230) para sujetar temporalmente dicha caja de contención (193) en una posición intermedia entre una posición completamente cerrada y una posición completamente abierta de dicha caja de contención (193) cuando dicha caja de contención (193) se abre de dicha posición completamente cerrada, está dispuesto entre dicha caja de contención y dicha cubierta interior (157) de modo que su posición de sujeción pueda ser liberada.

ES 2 294 579 T3

9. El vehículo según las reivindicaciones 8, donde dicho mecanismo de sujeción (230) es capaz de sujetar temporalmente dicha caja de contención (193) en una posición aproximadamente central entre dicha posición completamente cerrada y dicha posición completamente abierta.

5 10. El vehículo según las reivindicaciones 8 o 9, donde dicha caja de contención (193) está montada en dicha cubierta interior (157) de manera que sea deslizante en la dirección delantera-trasera del vehículo entre dicha posición completamente cerrada, donde dicha caja de contención (193) se contiene en dicha cubierta interior (157), y dicha posición completamente abierta, donde dicha caja de contención (193) sobresale de dicha cubierta interior (157),
10 y elemento de operación de liberación de sujeción para liberar dicha posición de sujeción de dicho mecanismo de sujeción (230) está dispuesto en una superficie inferior de dicha caja de contención (193) en una posición cerca de una línea central del lado de la carrocería de vehículo y un lado trasero de la carrocería de vehículo.

11. El vehículo según cualquiera de las reivindicaciones 8 a 10, donde un mecanismo de bloqueo de caja (208) para
15 bloquear dicha caja de contención (193) en dicha posición completamente cerrada según el deslizamiento de dicha caja de contención (193) hacia el lado de cierre a dicha posición completamente cerrada y para liberar la posición de bloqueo según la acción de una fuerza de desbloqueo está dispuesto entre un bastidor de soporte fijado a dicha cubierta interior (157) y dicha caja de contención (193), y medios de muelle para empujar elásticamente dicha caja de contención en dicha posición completamente cerrada hacia el lado abierto.

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

FIG.2

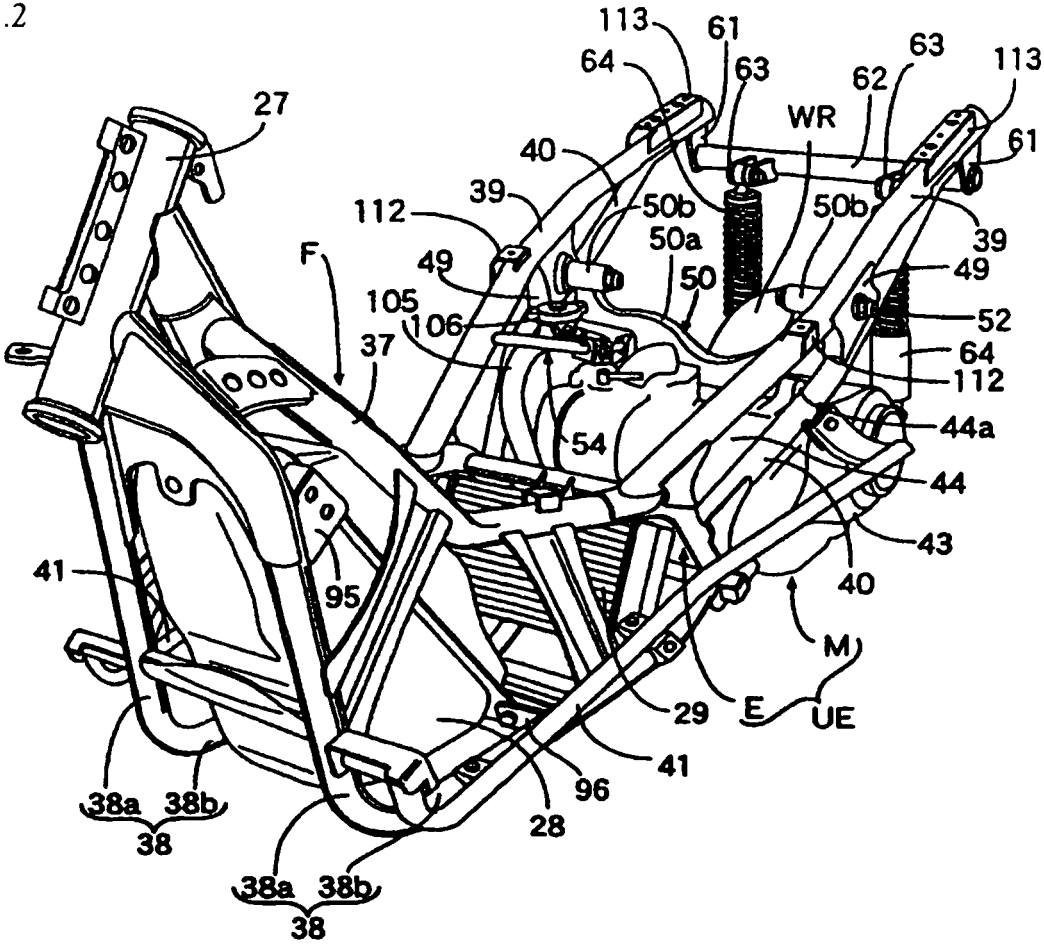


FIG. 3

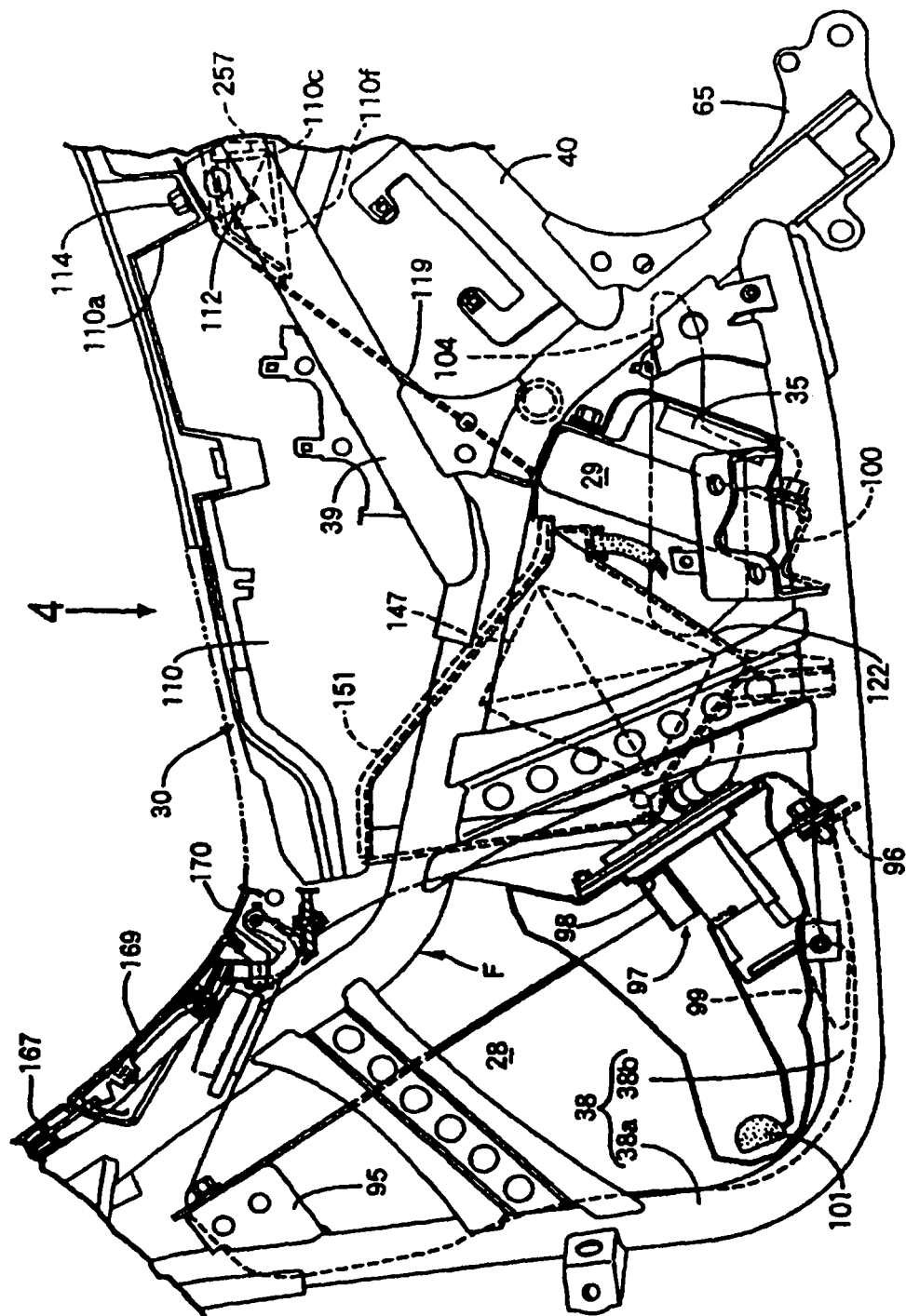


FIG.4

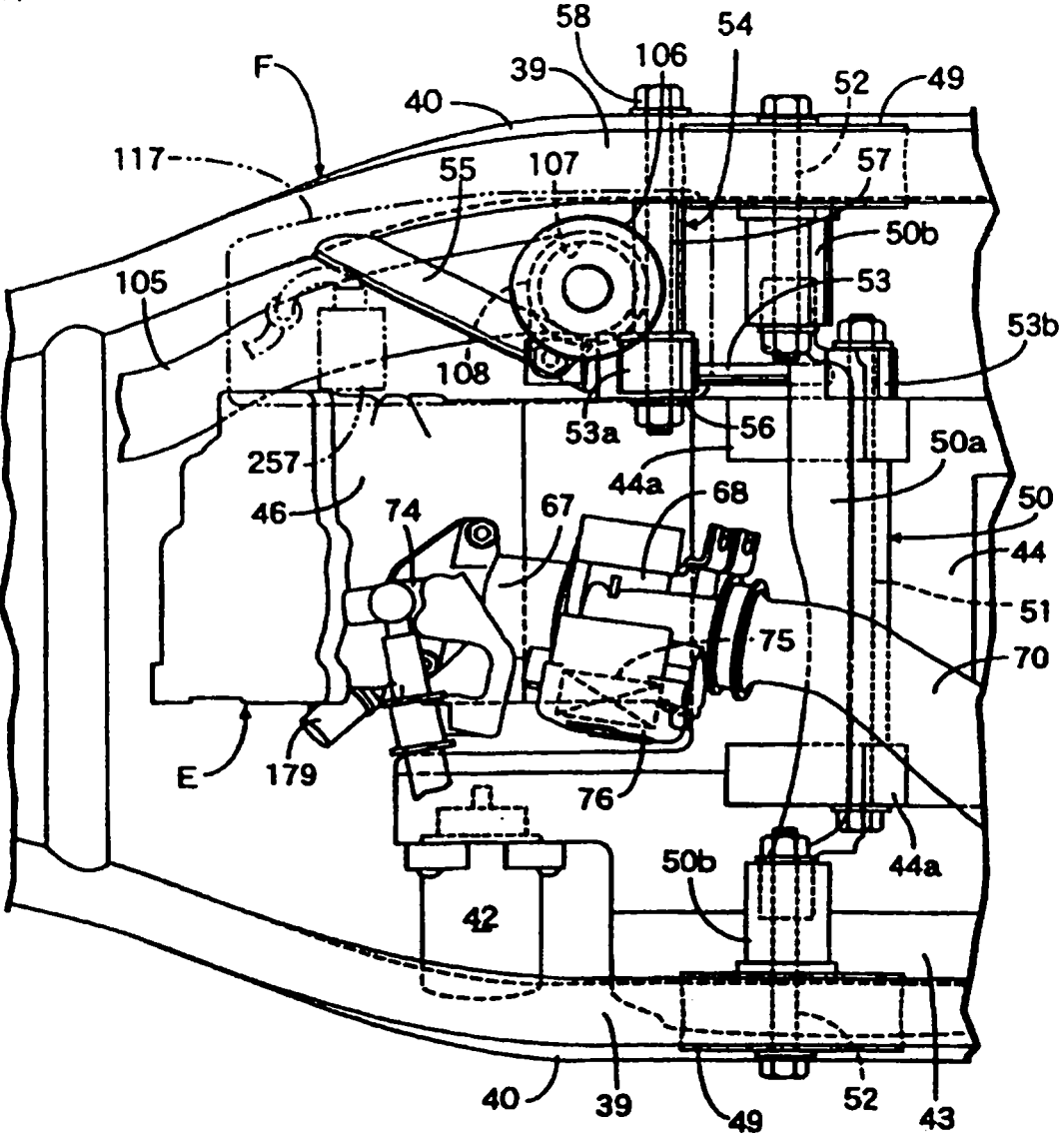


FIG.5

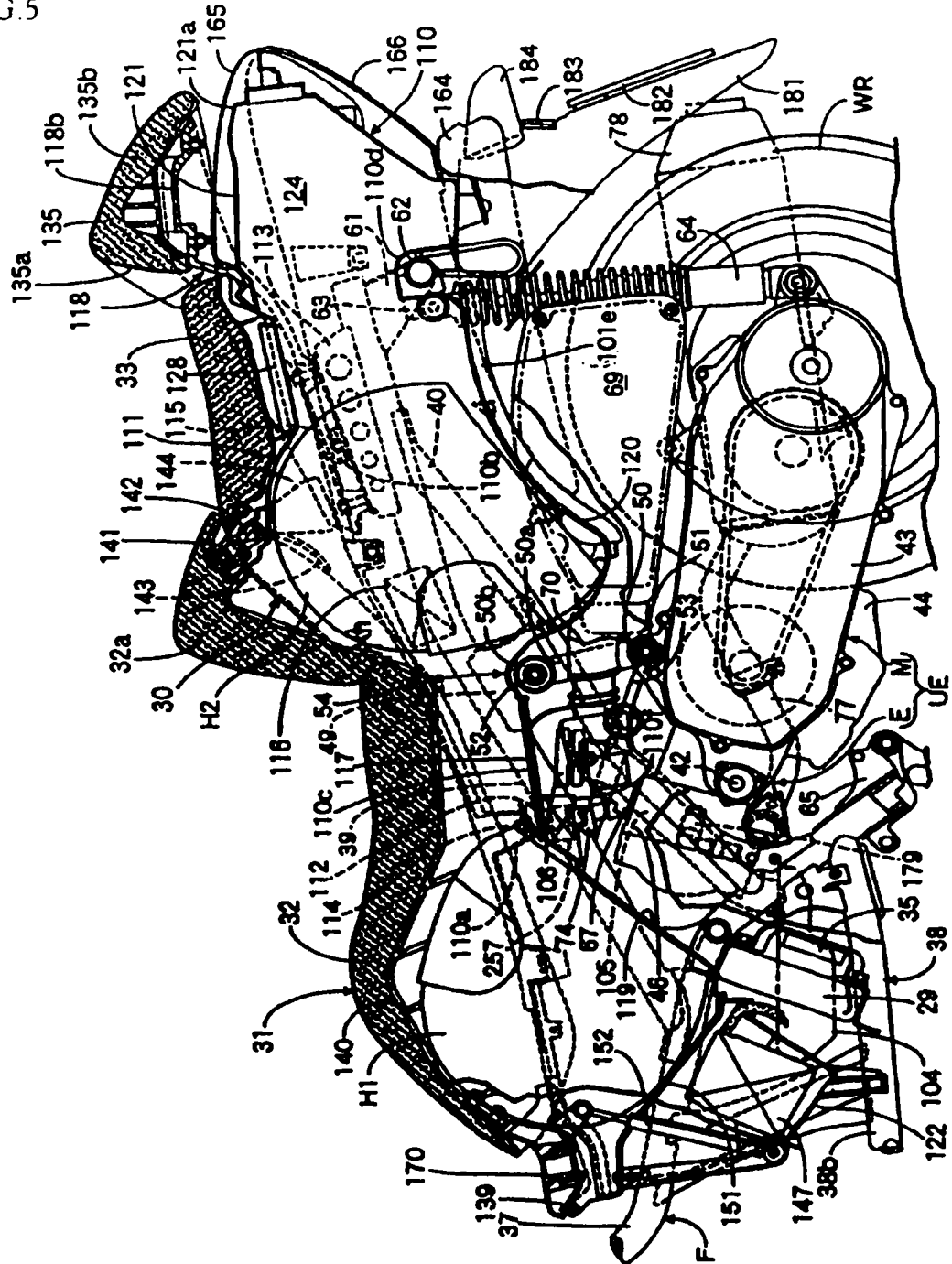


FIG.6

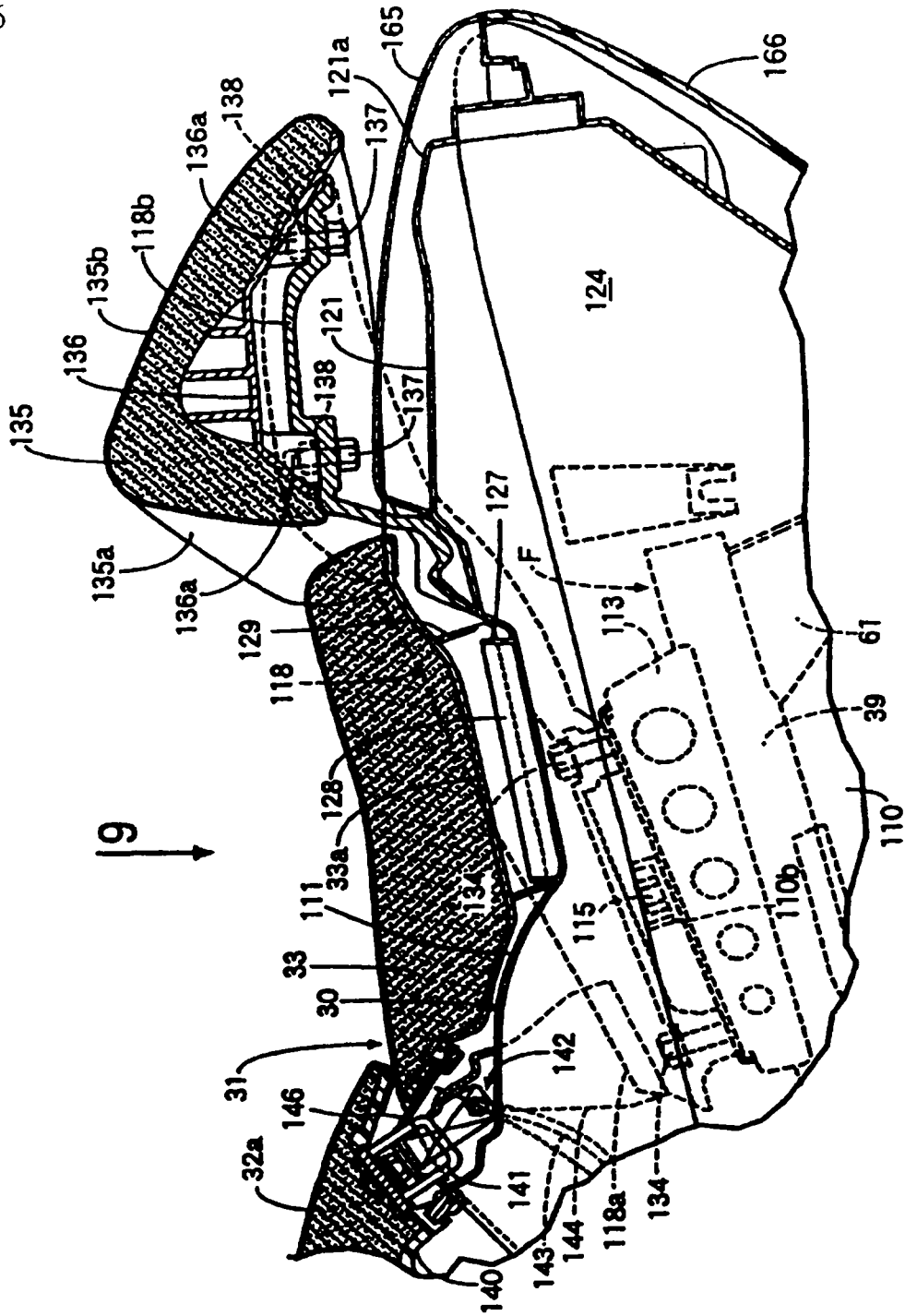


FIG.7

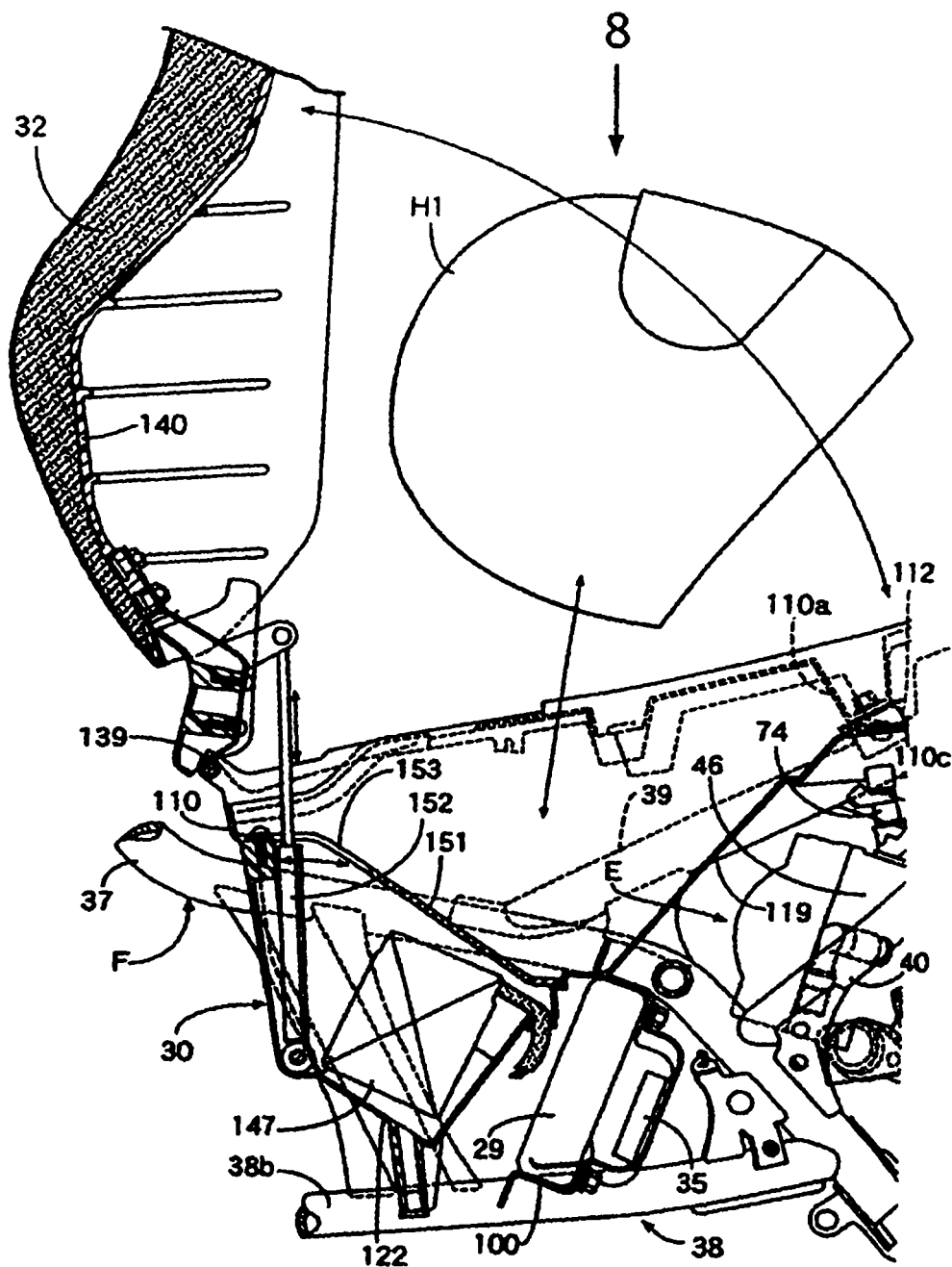


FIG.8

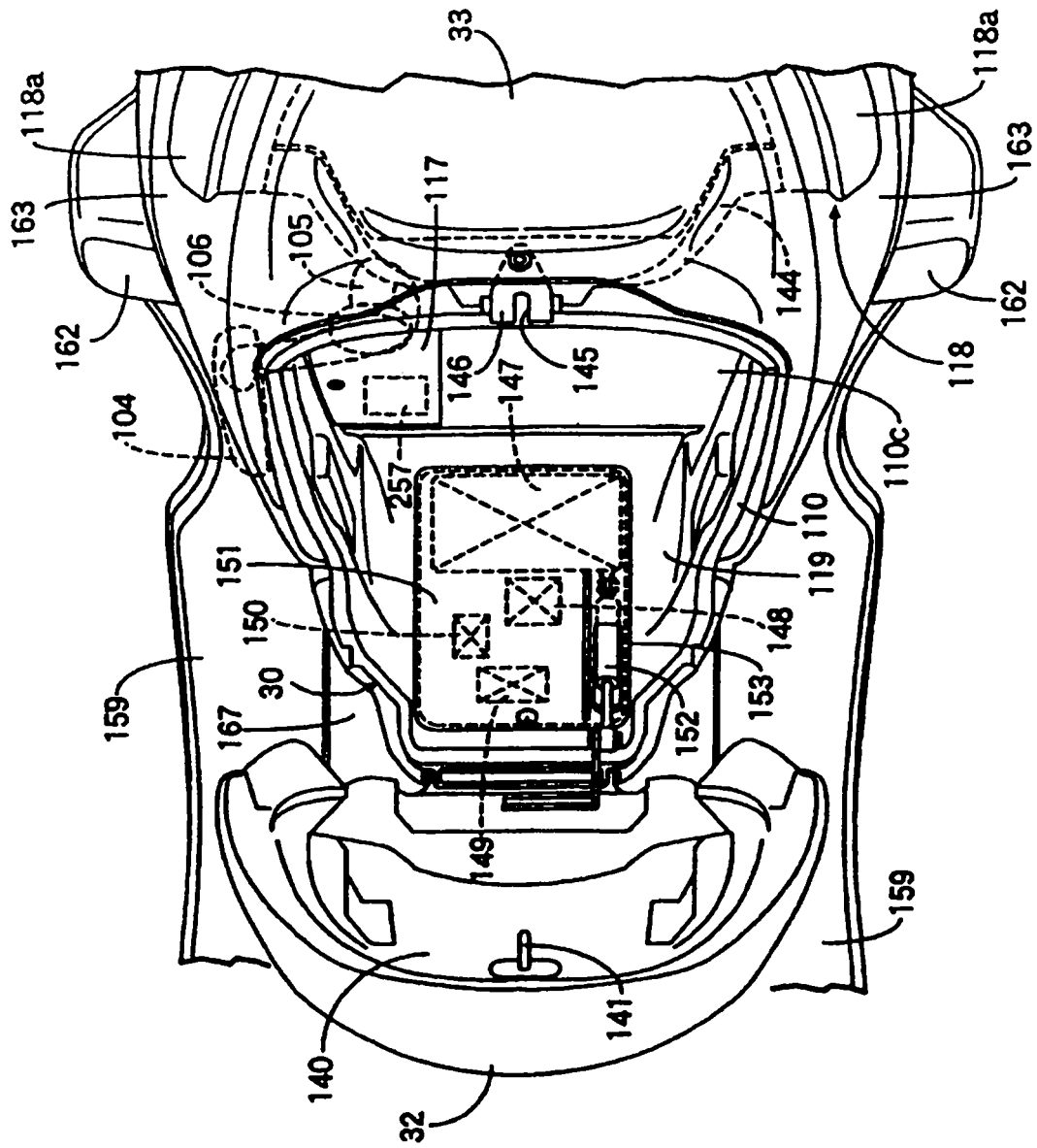


FIG.10

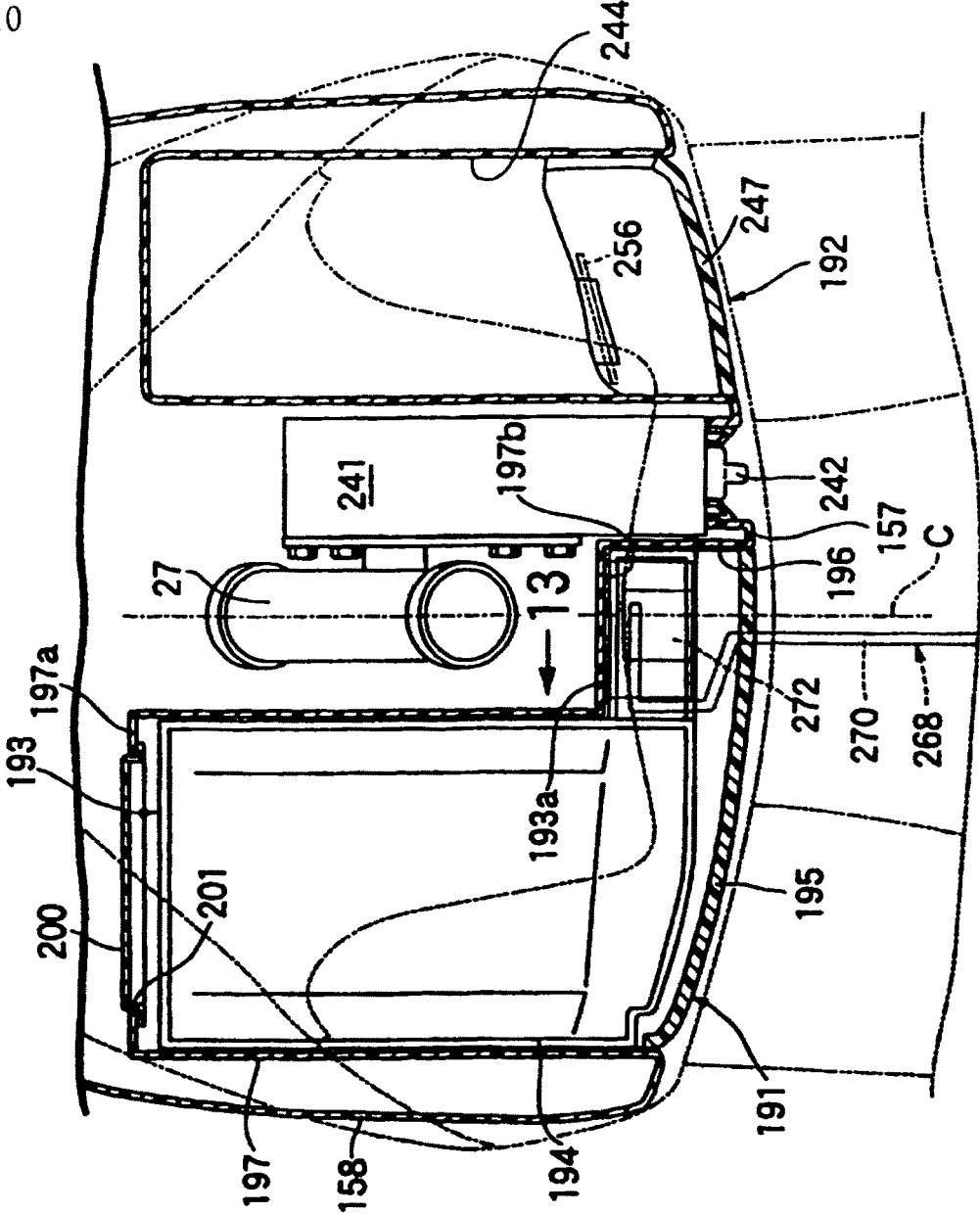


FIG.11

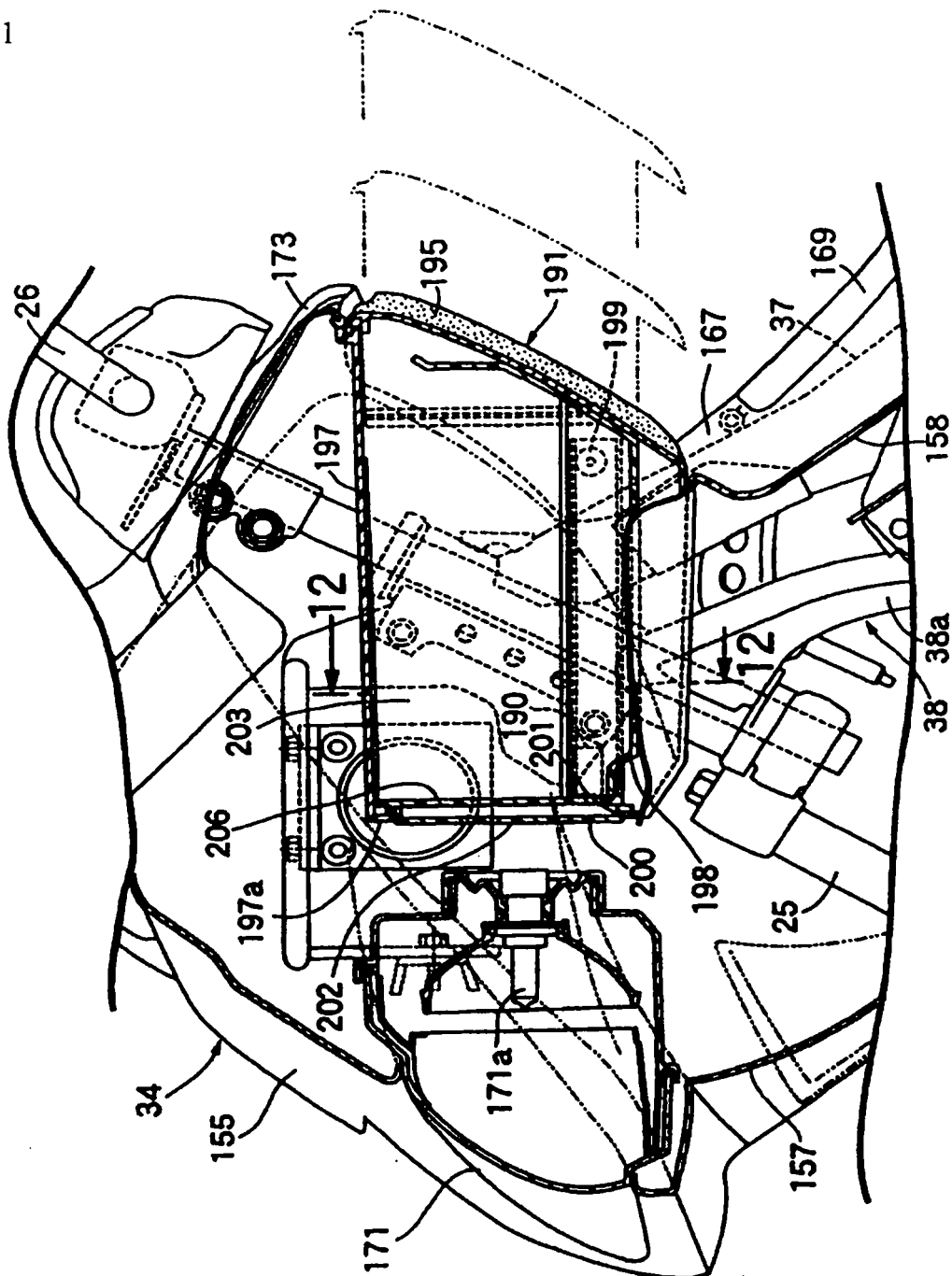


FIG.12

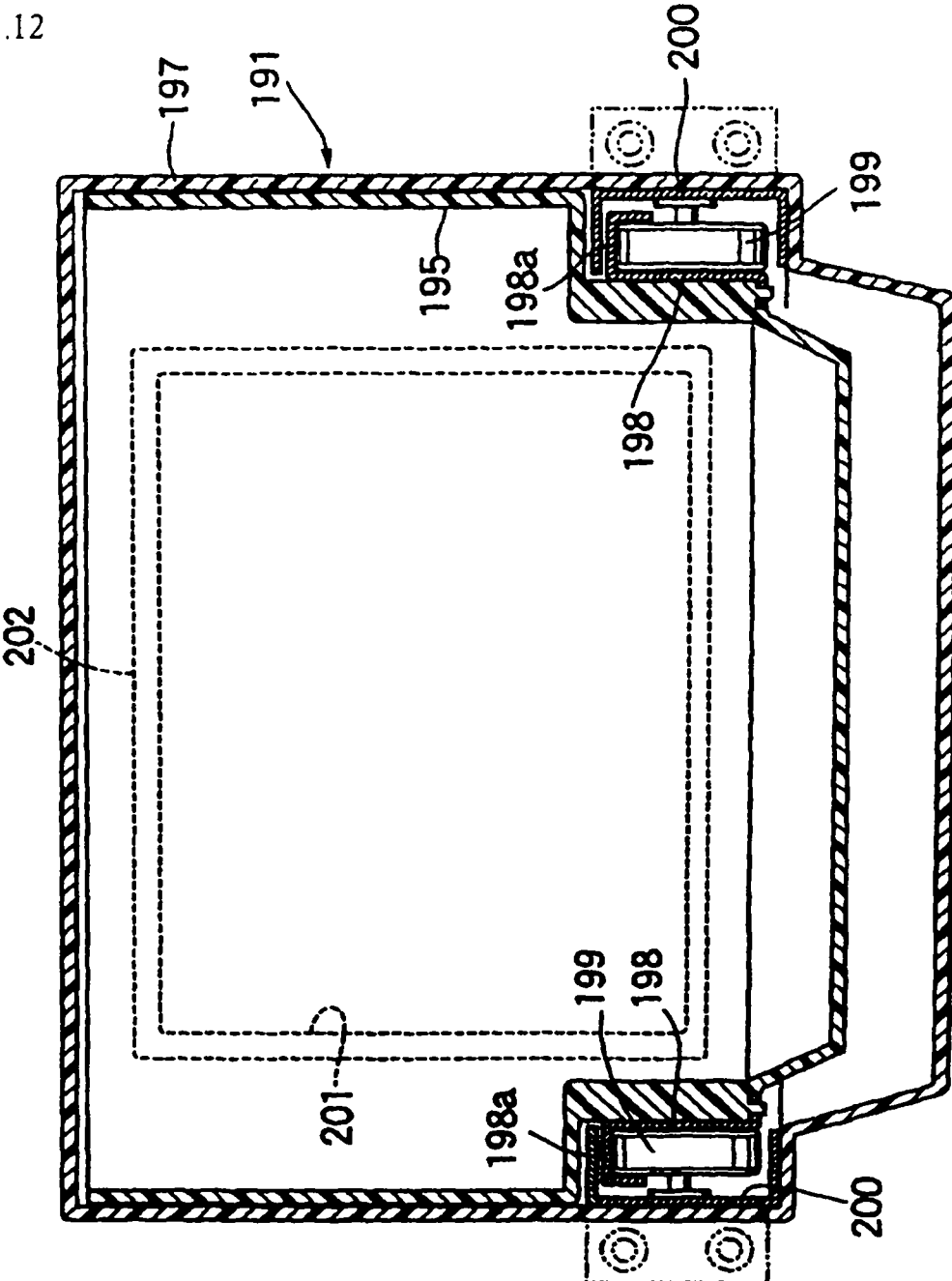


FIG.13

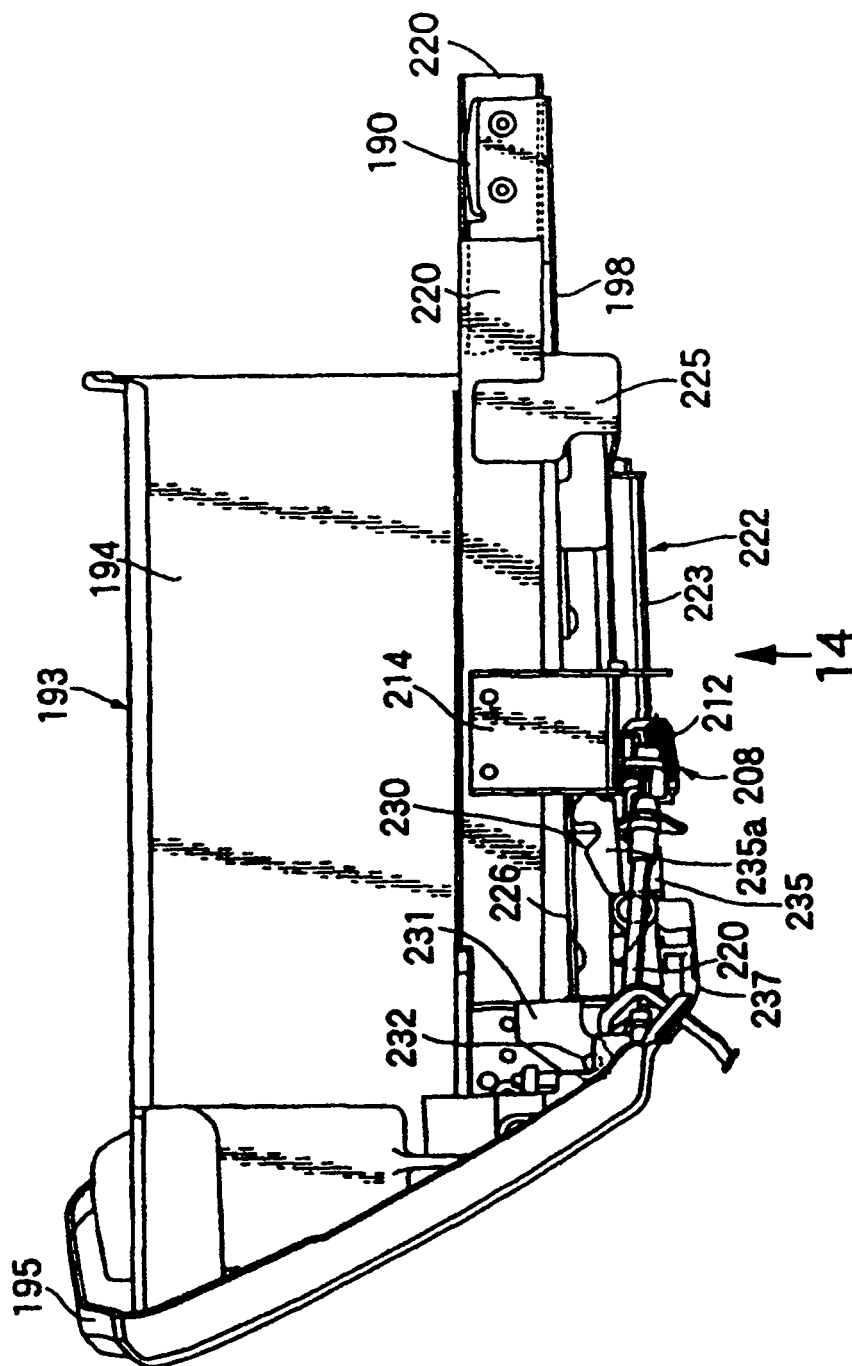


FIG.14

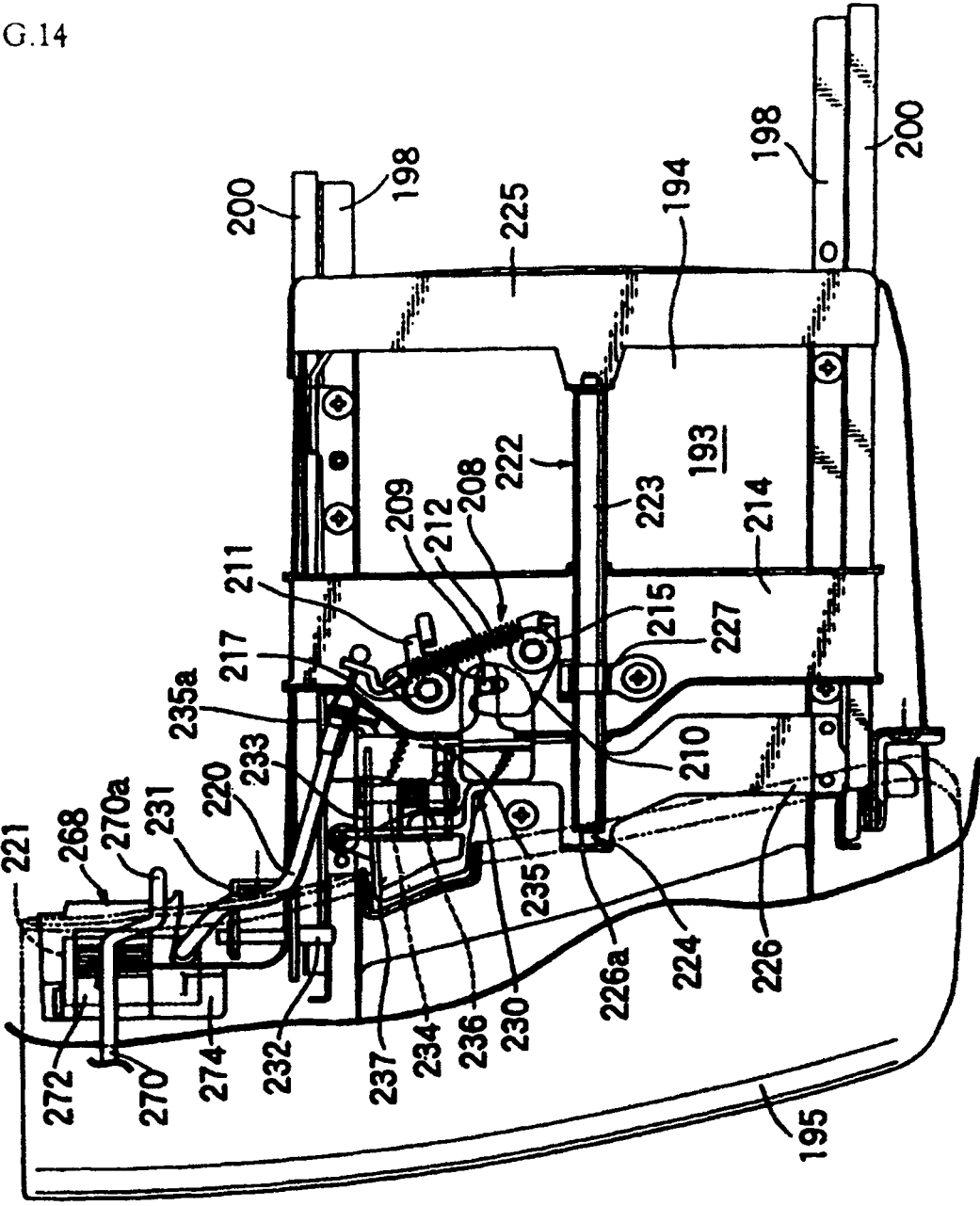


FIG.15

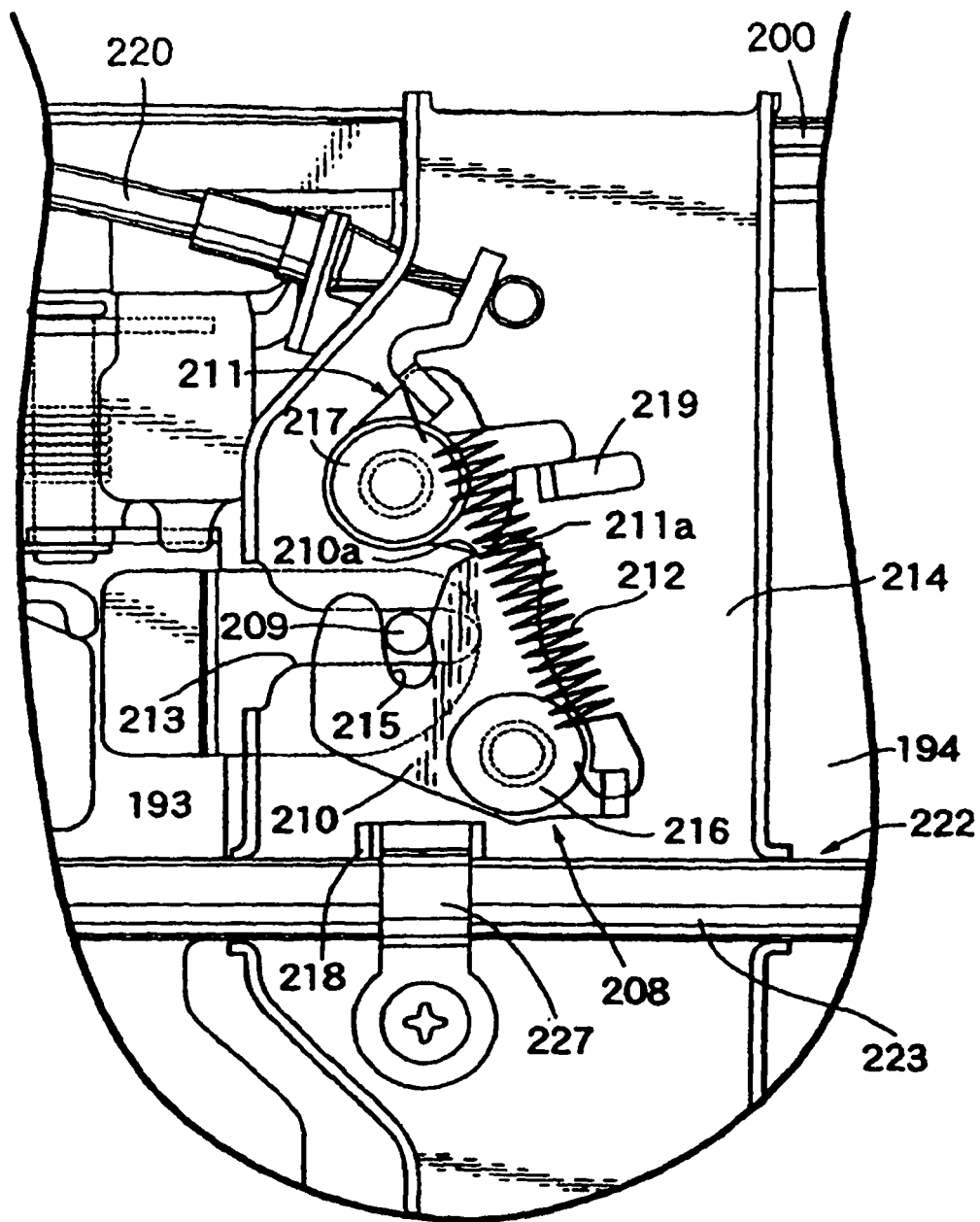


FIG.16

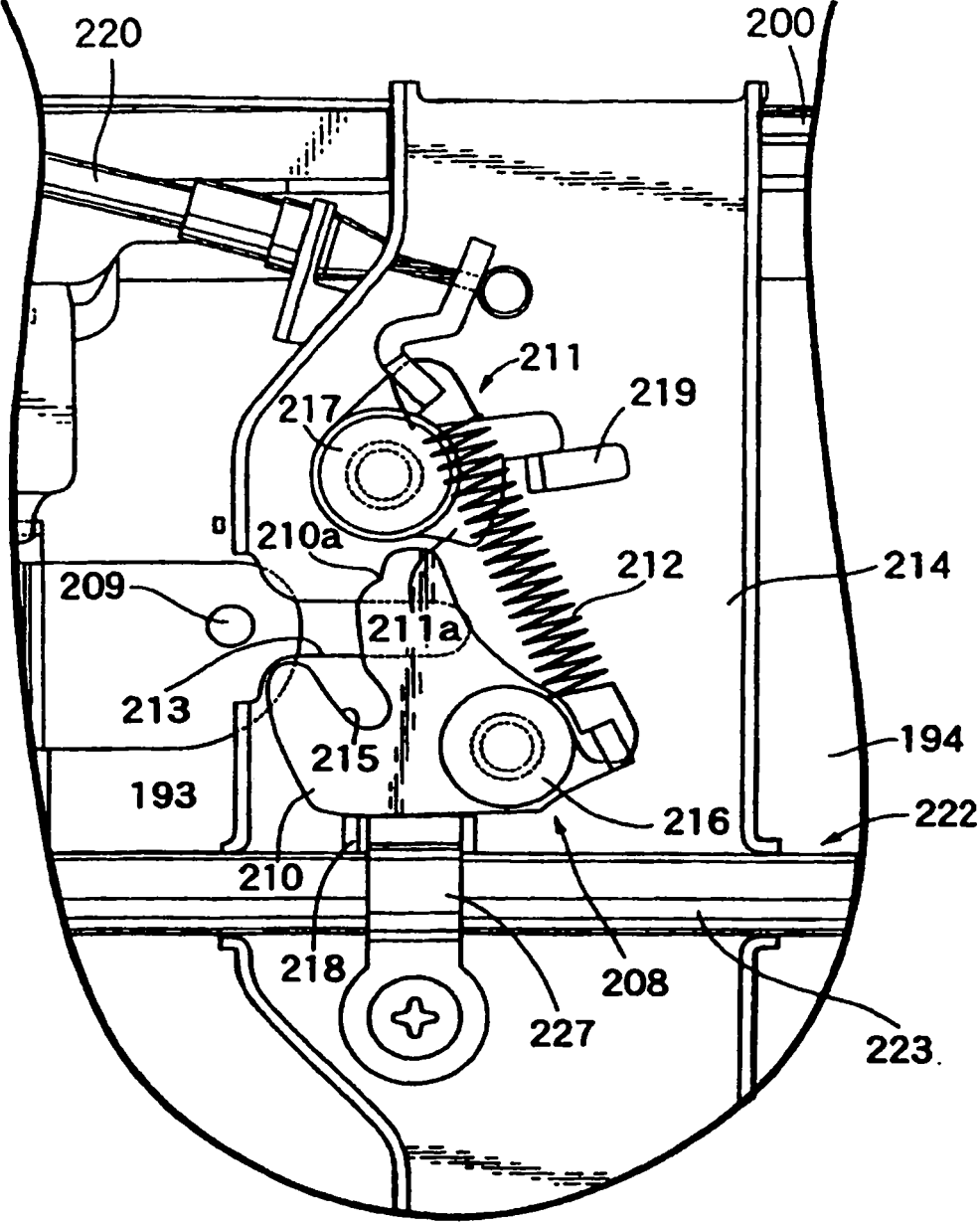


FIG.17

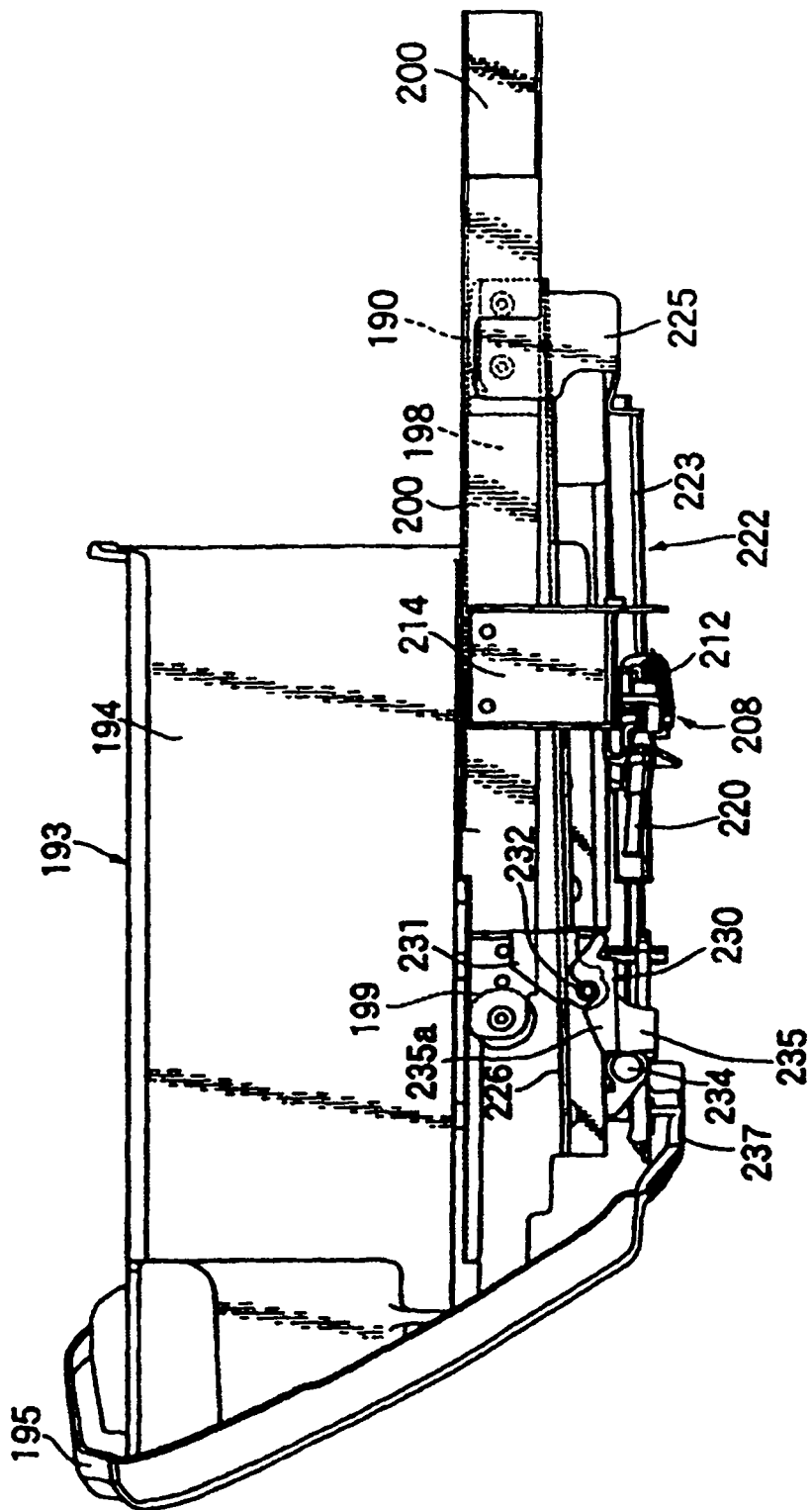


FIG.18

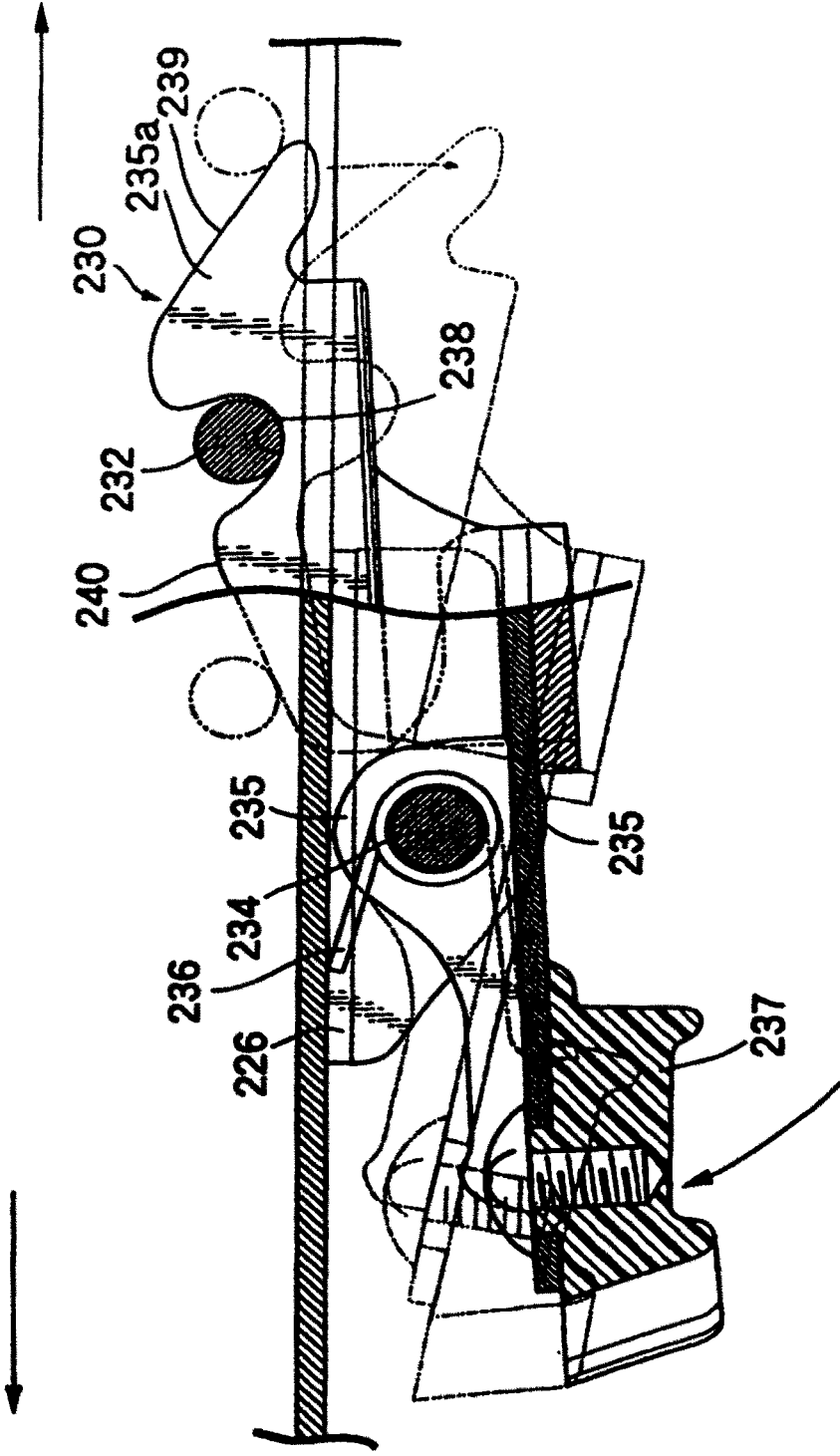


FIG.19

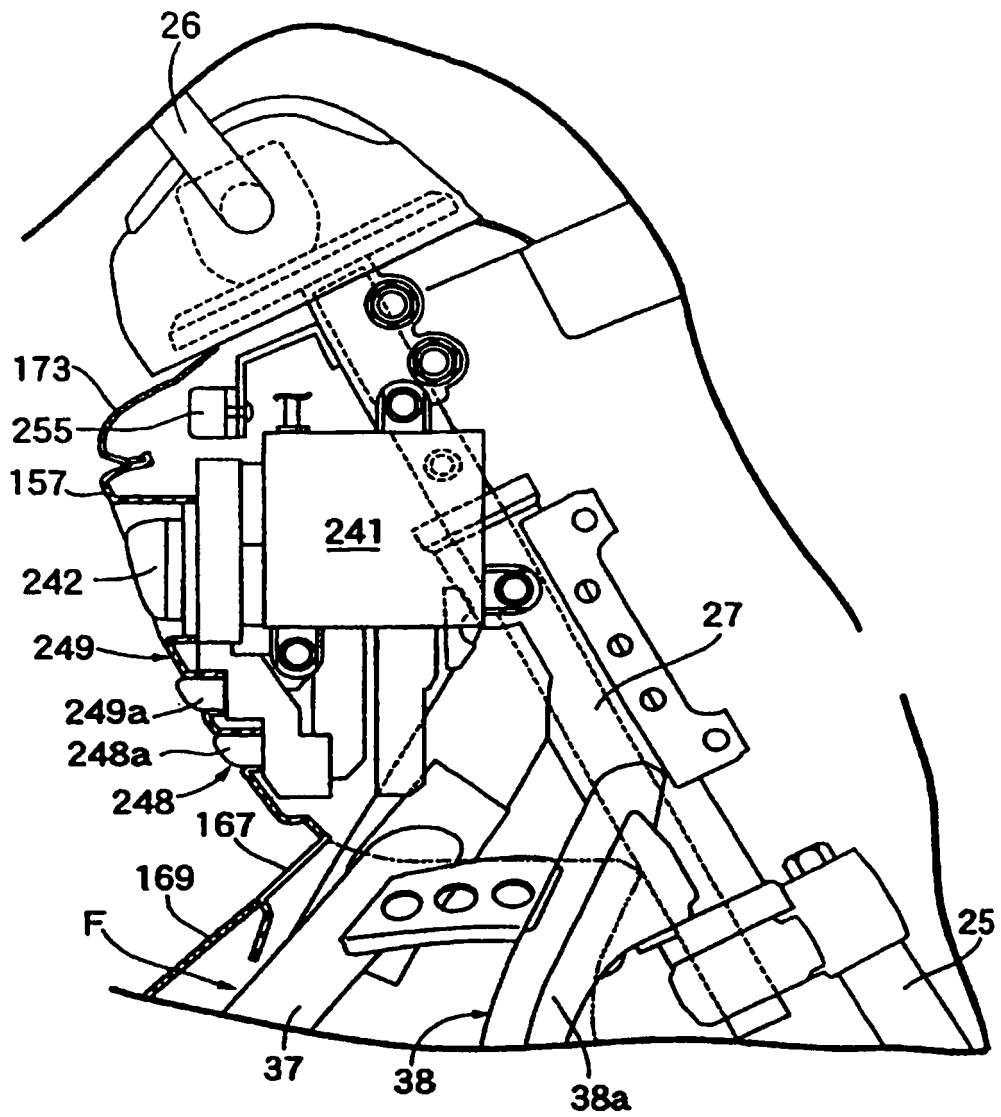


FIG.20

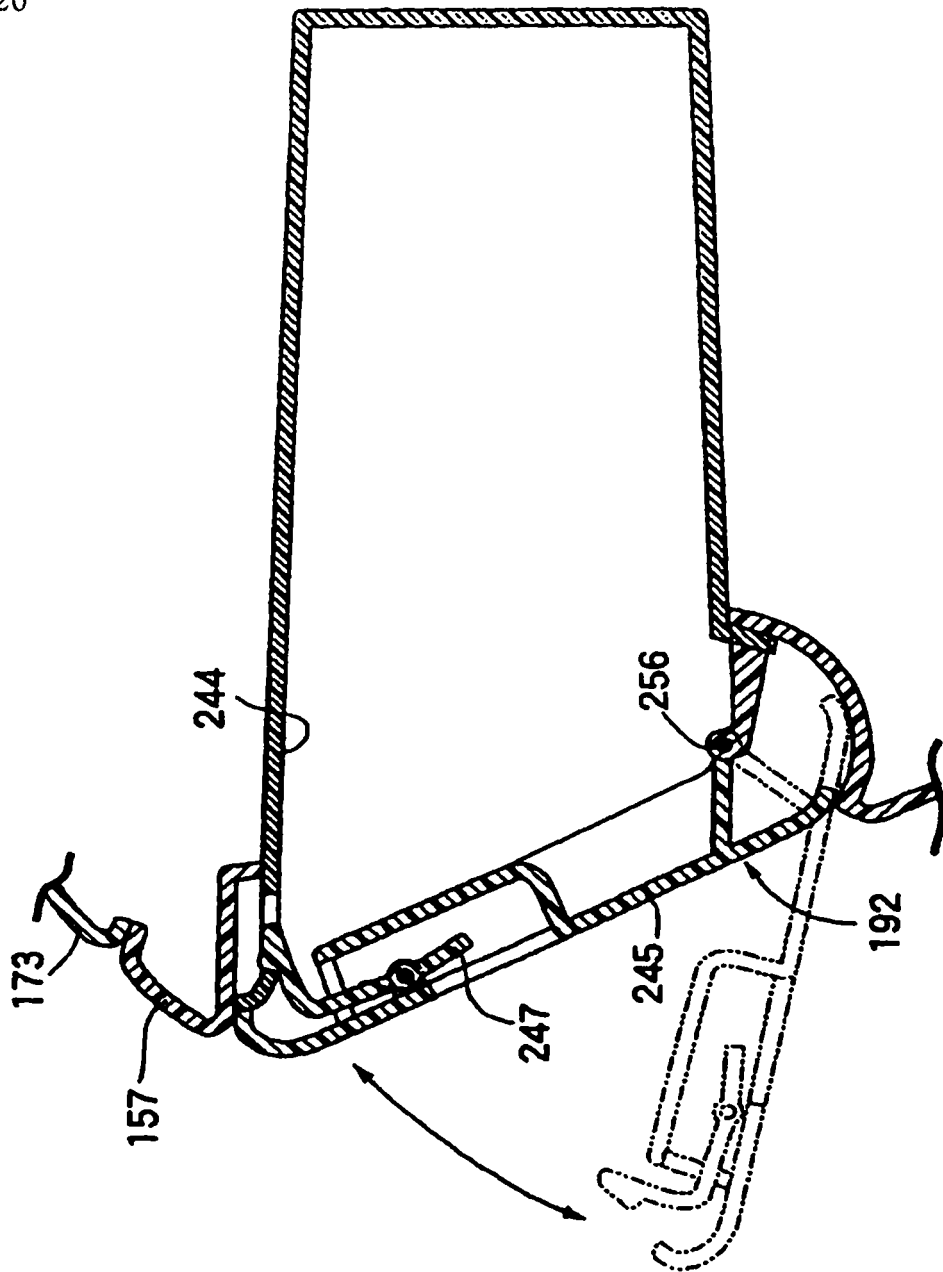


FIG.21

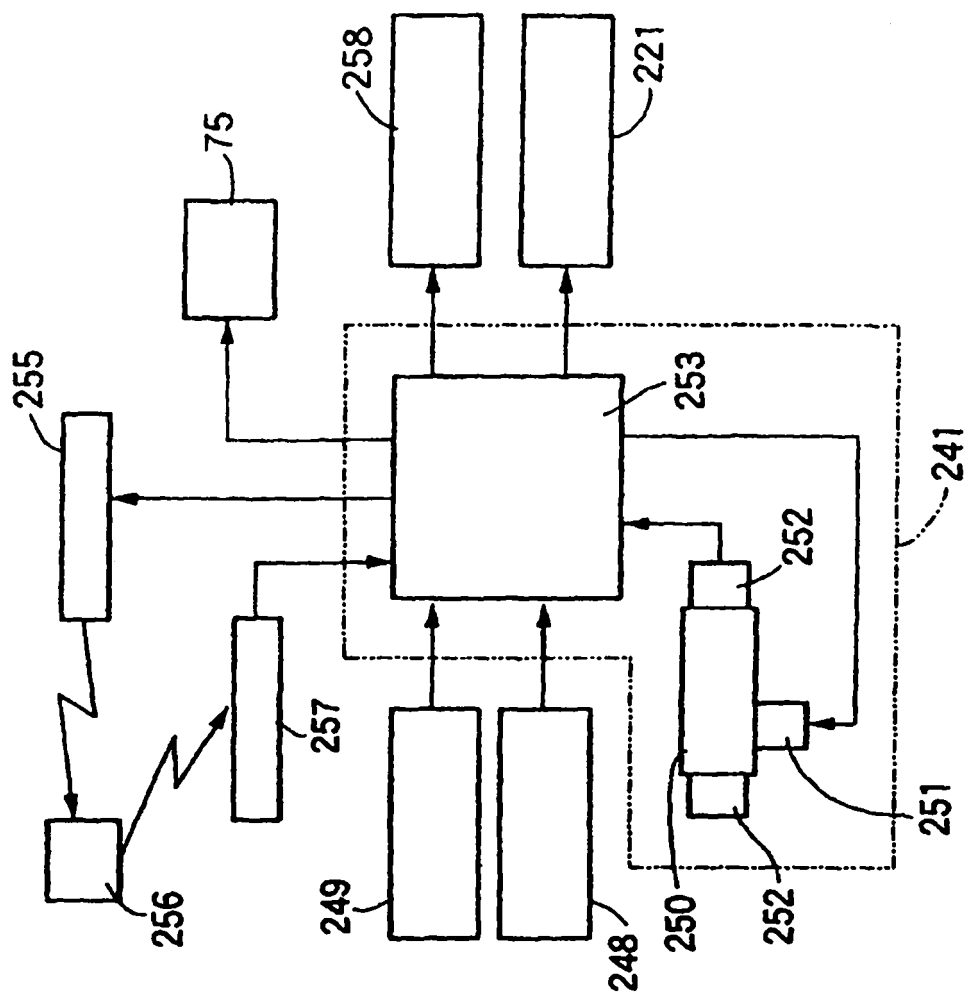


FIG.22

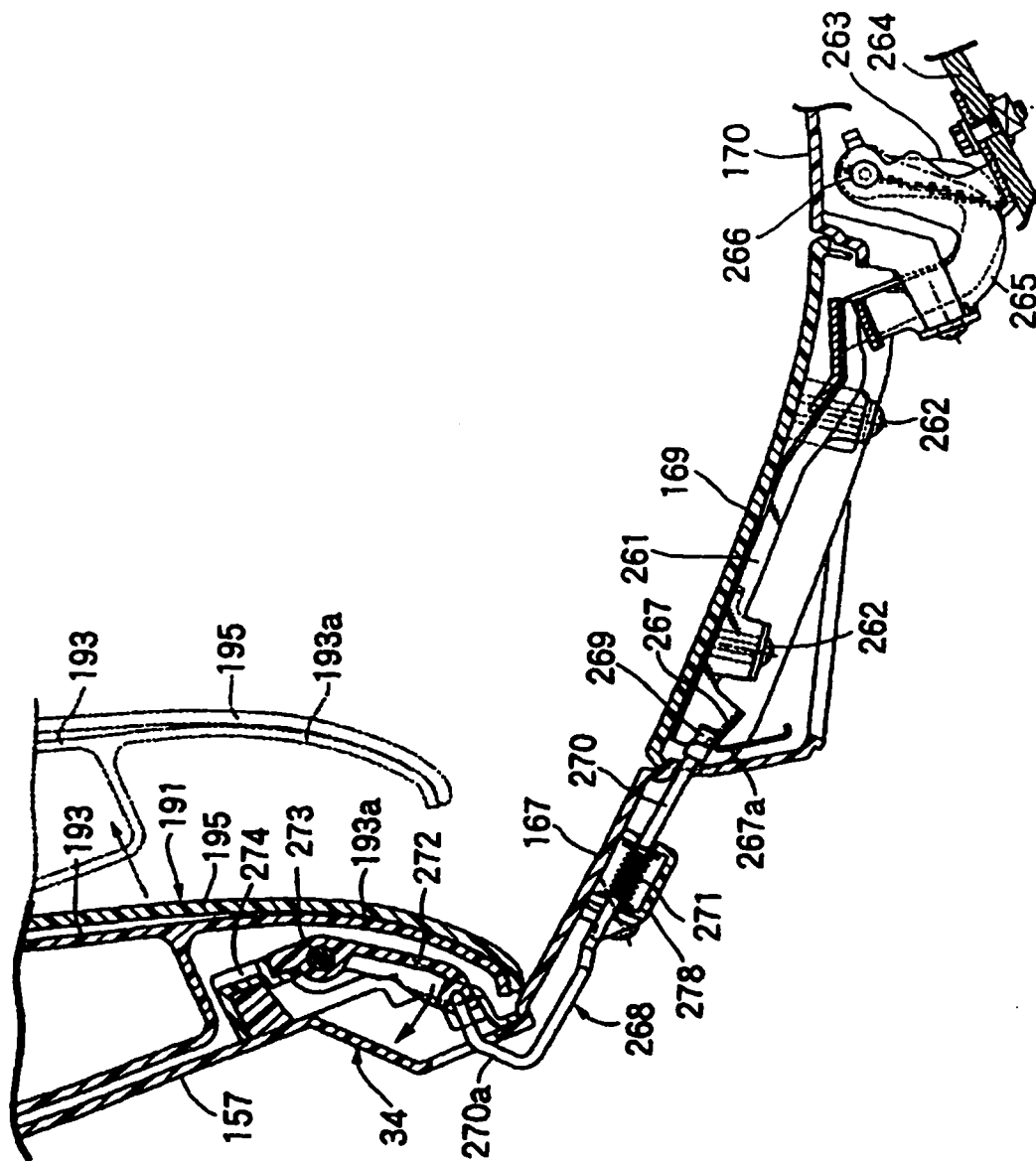


FIG.23

